1975 ஏப்ரல் 7]

ஆனால், இன்றைக்கு பல அரசு அலுவலகங்களில் கடவுள் படங்கள் இருக்கின்றன. அவற்றையெல்லாம் உடனடியாக அகற்றுவதற்கு நம்முடைய அரசு விரைவில் உத்தரவு அனுப்புமா?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: தலைவர் அவர்களே, அண்ணா அவர்கள் காலத்தில் அப்படிப்பட்ட ஒரு ஆணை பிறப்பிக்கப்பட்டதென்பது உண்மை. ஆகவேதான் இதிலே எல்லா அலுவலர்களுக்கும் பொதுவான வகையில் திருவள்ளுவர் படங்கள் அமைக்கப்படவேண்டும் என்கின்ற கருத்தை இந்த அரசு ஆணையாகப் பிறப்பித்திருக்கிறது.

திரு. கு. காமாட்சி: தலைவர் அவர்களே, அரசு அலுவலகங்களில் வைக்கப்படும் வள்ளுவப் பெருந்தகையின் படத்திற்குக் கீழே அவருடைய குறள் வாசகங்கள் ஏதாவது எழுதப்படுமா?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: இப்பொழுது பயணிகள் விடுதியில் வைக்கப்படுகிற படங்களில்,

ஒழுக்கத்தின் எய்துவர் மேன்மை இழுக்கத்தின்
எய்துவர் எய்தாப் பழி

என்கின்ற குறள்மொழி எழுதப்பட்டிருக்கிறது.

திரு. எம். சுரேந்திரன்: சார், முதலமைச்சர் அவர்கள் பதில் சொல்லும்போது, எல்லா அரசுக் காரியாலயங்களிலும் உள்ள கடவுள் படங்களை அகற்றுமாறு அண்ணா அவர்கள் உத்தர விட்டார்கள் என்று கூறினார்கள். அப்படியானால், நாம் அற நிலையத் துறையை வைத்துக்கொண்டு நிர்வகிக்கிறோமே . . .

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வள்ளுவர் படத்தைப் பொறுத்த வரையில் கேளுங்கள். அற நிலையங்களுக்கெல்லாம் போகாதீர்கள்.

திரு. எம். சுரேந்திரன்: கோயில்களெல்லாம் அறநிலையத் துறையின் கீழ் வருகின்றன.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: கோயில், குளங்களைப்பற்றி யெல்லாம் இதில் கேட்காதீர்கள். அறநிலையத் துறைக்கும் போக வேண்டாம். வள்ளுவர் படத்தைப் பொறுத்து மட்டும் கேள்வி கேளுங்கள்.

திரு. எம். சுரேந்திரன் : அறநிலையத் துறையை நாம் வைத்துக் கொண்டிருக்கிறோமே. நாம் வைத்துக்கொண்டிருக்கும்போது, தெய்வ வழிபாடு முதலியவற்றையெல்லாம் ஊக்குவிக்கும் காரியங்கள் செய்யும்போது, கடவுள் படங்களை எடுக்கச்சொல்வதில் என்ன நியாயம் இருக்கிறது?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: அறநிலையத் துறை என்பது ஏற்கெனவே இருக்கின்ற ஆலயங்களின் நிர்வாகம் ஒழுங்காக நடைபெறுவதற்கும் நிதிகள் நல்ல முறையில் செலவழிக்கப்படுவதற்கும், உபரி நிதியை வேறுபல நல்ல காரியங் களுக்குப் பயன்படுத்துவதற்கும் அந்தத் துறை இன்றைக்கு அதனுடைய பணியை நடத்திவருகிறது. அதற்கும் அலுவலகங் களில் படங்களை மாட்டுவதற்கும் சம்பந்தம் இல்லை. அண்ணா அவர்கள் முதல்மைச்சராக இருந்தபோது ஆணை பிறப்பிக்கப் பட்டது பற்றி சொன்னார்கள். ஒரே அலுவலகத்தில் இரண்டு மூன்று சமயங்களைச் சார்ந்தவர்கள்—சைவ சமயத்தைச் சார்ந்தவர்களும் வைணவ சமயத்தைச் சார்ந்தவர்களும்—இருக்கக் கூடும். அவர்கள் அவரவர்களுக்குரிய படங்களை மாட்டி வைக்கக் கூடும். அதன் காரணமாக ஒருவருக்கொருவர் கருத்து வேறுபாடுகள் எழக்கூடும். அது நம்முடைய அரசு அலுவலகங்களுக்குரியதாக அமையாது என்பதால் அந்த ஆணை பிறப்பிக்கப்பட்டது. யாருடைய மனத்தையும் புண்படுத்துவதற்காக அல்ல. எந்த அரசு அலுவலரும் அவர் தம்முடைய மனத்திலே கொண்டிருக்கிற தெய்வத்தை வழிபட அவர்களுக்கு நிச்சயமாக உரிமை உண்டு. அந்த உரிமையில் அரசு தலையிடுவதற்குத் தயாராக இல்லை.

திரு. வை. பாலசுந்தரம் : தலைவர் அவர்களே, 1967-க்குப் பிறகு தான் வள்ளுவரையும் அவர் இயற்றிய குறளையும் நாட்டு மக்கள் அறிந்துகொள்ள வாய்ப்பு பிறந்தது. எனவே, அறியாத பாமர மக்களும் தெரிந்துகொள்வதற்கும் புரிந்துகொள்வதற்கும் வள்ளு வருடைய படத்தை இலவசமாகப் போட்டு பொதுமக்களுக்கு வழங்க அரசு ஆவன செய்யுமா?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : தலைவர் அவர்களே, 1967-க்குப் பிறகுதான் வள்ளுவரைத் தெரியும் என்று வாதிப்பது முறை யல்ல. அதற்கு முன்பே வள்ளுவரைப் பற்றியும் அவர் யாத்த குறட்பாக்களும் நாட்டு மக்களிடையே எடுத்துச்சொல்லப்பட்டிருக் கின்றன. ஆனால், பரவலாகவும் விரிவாகவும் வள்ளுவத்தைப் பரப்பும் முயற்சியும் வள்ளுவர் படங்கள் எல்லா இடங்களிலும் இருக்கவேண்டும் என்ற முயற்சியும் இந்த அரசு பொறுப்பு ஏற்ற

1975 ஏப்ரல் 7]

பிறகு பரவலாக நடைபெறவேண்டும் என்ற அந்த பணியைச் செய்து முடித்திருக்கிறது. அந்த வகையில் நாம் தொடர்ந்து அந்தக் காரியங்களைச் செய்துகொண்டிருக்கிறோம். இலவசமாக வழங்கத் தேவையில்லை. இலவசமாக வழங்கித்தான் வள்ளுவத்தைப் பரப்ப வேண்டும் என்ற நிலை தமிழகத்தில் உருவாகக் கூடாது. ஒவ்வொரு தமிழரும் அக்கறையோடு, அவர்கள் அதற்காக எவ்வளவு விலையானாலும் படங்களை வாங்கி தங்கள் இல்லங்களில் வைப்பதற்கான அந்த ஊக்கம் ஒவ்வொரு தமிழருடைய உள்ளத்திலும் இருந்திடவேண்டும்.

திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்: தலைவர் அவர்களே, முன்பு அரசுப் பேருந்துகளில் வள்ளுவர் படத்தை வைத்திருந்தார்கள். இப்பொழுது அது பரவலாக பல வண்டிகளில் இல்லாமல் இருக்கிறது. இதை மறுமுறையும் எல்லா வண்டிகளிலும் வைக்க அரசாங்கம் ஆணை பிறப்பிக்குமா? அல்லது, இதைக் கைவிடுவார்களா?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: தலைவர் அவர்களே, அரசுப் பேருந்துகளில் ஏற்கெனவே ஆயிரக்கணக்கான வண்டிகளில் வள்ளுவர் படங்கள் வைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இப்பொழுது சில வண்டிகளில் இல்லையென்று சொன்னார்கள். அப்படிப்பட்ட வண்டிகளிலும் வைப்பதற்கு ஏற்பாடுகள் செய்யப்படும். கைவிடுவதற்கான உத்தேசம் ஏதும் இல்லை.

திரு. நா. வீராசாமி: தலைவரவர்களே, வள்ளுவரை 1967-க்கு முன்னாலே தமிழ்நாட்டிற்குத் தெரியும் என்று சொன்னாலும் அவருடைய உருவத்தை வெவ்வேறு விதமாகச் சித்தரித்திருந்தார்கள். அவர் நமக்குத் தந்த திருக்குறளைப் பார்த்து நம்முடைய அரசுதான் வள்ளுவர் எப்படி இருந்திருப்பார் என்று கற்பனை செய்து அவருடைய கண் எப்படி இருந்திருக்கும் என்று சிந்தித்து ஒரு புதிய உருவத்தைத் தந்திருக்கிறது. அப்படிப்பட்ட வள்ளுவர் உருவத்தை நம்முடைய தமிழக அரசு இப்பொழுது நுங்கம்பாக்கத்திலே . . .

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: கேள்வி கேளுங்கள்.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: தலைவரவர்களே, நம்முடைய அரசு வருவதற்கு முன்பே வள்ளுவருடைய உருவப் படம் தயாராகிவிட்டது. இந்தப் படத்தை வேணுகோபால் சர்மா அவர்கள் வரைந்தார்கள். அது அறிஞர் அண்ணா அவர்களும்

[1975 ஏப்ரல் 7

மற்றும் எல்லாக் கட்சித் தலைவர்களும் அவருடைய இல்லத்திற்கு வரவேற்கப்பட்டு, அனைவரும் வள்ளுவர் பற்றிய கருத்துக்களைச் சொல்லி, அதற்குப் பிறகு தமிழ்நாட்டிலேயுள்ள தமிழ்ப் பெரும் புலவர்கள், அரசியல்வாதிகள், எதிர்க் கட்சித் தலைவர்கள், அப்போதிருந்த ஆளுங்கட்சியினர் அனைவருமே சேர்ந்து ஒத்துக் கொண்ட ஒரு உருவம்தான் இங்கே வைக்கப்பட்டிருக்கிற உருவம். இந்த அவையிலுள்ள உருவம் கூட திரு. பக்தவத்சலம் அவர்கள் முதலமைச்சராக இருந்தபொழுது வைக்கப்பட்ட உருவமாகும். நான் தான் கேள்விகேட்டேன். திருவள்ளுவருடைய திரு உருவப்படம் இந்த அவையில் வைக்கப்பட வேண்டுமென்று கேட்டேன். உடனே, அவர் உறுப்பினர் கருணாநிதியினுடைய செலவில் வைப்பதாக இருந்தால் நாங்கள் தயார் என்று சொன்னார்கள். நான் உடனடியாக எழுந்து, என்னுடைய செலவில் வைக்கத் தயார் என்று சொன்னேன். பிறகு அவர்கள் வேண்டாம், வேண்டாம் நாங்களே வைக்கிறோம் என்று ஒத்துக்கொண்டு, இந்த அவையில் வைக்கப்பட்டது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : டாக்டர் சுப்பராயன் அவர்கள் மத்தியில் தபால் துறை அமைச்சராக இருந்தபொழுது, தபால் தலையில் வெளியிட திருவள்ளுவருடைய படம் கேட்கப்பட்டு, அப்பொழுது வேணுகோபால் சர்மா வரைந்து கொடுத்தது இந்தப் படம்.

திரு. பெ. சௌந்தரபாண்டியன் : தலைவரவர்களே, அரசு அலுவலகங்களில் இன்னின்னாருடைய படங்களைத்தான் வைக்க வேண்டுமென்பதற்கு ஏதாவது விதிமுறைகள் இருக்கின்றனவா? இன்னும் பல அரசு அலுவலகங்களில் திருவள்ளுவர் படம் இல்லையே, அங்கெல்லாம் அவருடைய படம் வைக்கப்படுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : தலைவரவர்களே, இன்னின்னாருடைய படங்கள்தான் வைக்கப்பட வேண்டுமென்ற வகையிலே இல்லை. இன்னின்னாருடைய படங்களைத்தான் வைக்கவேண்டுமென்பதில் சில வேறுபாடான கருத்துக்கள் உருவாகக்கூடாது என்பதற்காக ஏற்கனவே ஒரு ஆணை பிறப்பிக்கப்பட்டது. அதையே திரும்பத் திரும்பக் கேட்டுக் கொண்டிருப்பதால் பயனில்லை.

1975 ஏப்ரல் 7]

திருவள்ளுவர் படத்தைப் பொறுத்தவரை, நிதி வசதிக்கேற்ப, வைக்கலாம் என்று துறைத் தலைவர்களுக்கும் தெரிவிக்கப்பட்டது, ஆணை பிறப்பிக்கப்படவில்லை. அதைத்தான் சொன்னேன், இவையெல்லாம் உணர்ச்சியின் அடிப்படையிலே செய்யப்படுகின்ற காரியங்கள். அவர்கள் செய்வார்களென்று நம்புகிறேன்.

திரு. எஸ். வடிவேல் : பேரவைத் தலைவரவர்களே, நம்முடைய அரசினுடைய கொள்கை சாதியினுடைய பெயரிலும், கடவுளின் பெயரிலும், மதத்தின் பெயரிலும், ஆகமத்தின் பேரிலும், இதிகாசத்தின் பெயரிலும் சமுதாயம் சீர்கேடடைந்திருந்தது என்பதாகும். அதன் விளைவாகத்தான் கடவுள் பேரில் பல ஊழல்கள் நடைபெற்றிருக்கின்றன. அவற்றை எதிர்த்த தேசியத் தலைவர்களாக இருந்தவர்கள், நல்ல அறிவாளிகள், சமுதாயத்தை மேம்பாட்டுக்குக் கொண்டு வந்த பல பெரியார்களுடைய உருவங்களை, அலுவலகங்களிலே வைக்க அரசு ஆக்கம் அளிக்க ஏற்பாடு செய்யுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : தலைவரவர்களே, தேசியத் தலைவர்களை யாரும் குறைத்து மதிப்பிடவில்லை. ஆனால், இதே தேசியத் தலைவர்கள் கூட, இங்கே படமாக இருக்கிற இராஜாஜி—போன்றவர்கள் எல்லாம்—அவர்களும்—இராமனை வணங்கி வந்தார்கள்—ஒரு கடவுளை வணங்கிக் கொண்டிருந்தார்கள். அதை அவர்களே சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஆகவே, வளர்த்துக் கொண்டே போனால் பிரச்னை வேறு விதமாக இருக்கும்.

திரு. தி. பொன்னுமலை : தலைவரவர்களே, பயணிகள் விடுதிகளிலும் மற்ற விடுதிகளிலும் திருவள்ளுவர் படம் வைத்து, குறள் மட்டும் எழுதி வைத்திருக்கிறார்கள். அந்தக் குறளுக்கு விளக்கம் எழுதி வைக்கவில்லை. ஆகவே திருவள்ளுவர் படத்தின் கீழ் குறளை எழுதுவதோடு, அக்குறளுக்கு விளக்கம் சேர்த்து எழுதிவைக்க முயற்சி மேற்கொள்ளப்படுமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : தலைவரவர்களே, பயணிகள் விடுதிகளிலே வைக்கப்படுகின்ற படத்தின்கீழ் எழுதப்பட்டுள்ள குறளுக்கு விளக்கம் எழுதப்படவில்லையென்று சொன்னார்கள். விளக்கம் எழுதப்பட்டிருந்தால்தான் அதைப் படிக்க மாட்டார்கள். விளக்கம் எழுதப்படாமலிருந்தால்தான் பக்கத்திலேயிருப்பவர்களை விளக்கம் கேட்டார்கள். பக்கத்திலே

யிருப்பவர்கள் விளக்கம் சொல்வதன்மூலம் அவர்கள் ஒரு முறை அந்தக் கருத்தை மனதிலே பதிய வைத்துக்கொள்வார்கள். விளக்கம் கேட்பவர்கள் காது வழியே பாய்ந்து நெஞ்சிலே பதியவும் வாய்ப்பிருக்கும்.

திரு. கே. என். குமாரசாமி: தலைவரவர்களே, திருவள்ளுவருடைய குறள்களை, மக்கள், இன்னும் பலபேரும் தெரிந்து கொள்வதற்காக ஒவ்வொரு ஜில்லா தலைநகரிலும் வள்ளுவர் கூடம் என்று அமைத்து, வள்ளுவர் குறள்களை அங்கே வைத்து, மக்கள் பார்வைக்கும், மக்கள் படிப்பதற்குமான வாய்ப்பை ஒவ்வொரு ஜில்லா தலைநகரத்திலும் ஏற்படுத்த அரசு ஏற்பாடு செய்யுமா என்று அறியவிரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: தலைவரவர்களே, இப்பொழுது மாநிலத்தினுடைய தலைநகரமான, சென்னை மாநகரத்தில் வள்ளுவர் கோட்டம் என்ற பெரிய கோட்டம் அமைக்கப்படுகிறது. அது அமைக்கப்பட்ட பிறகு, மாவட்ட அளவிலே அப்படிப்பட்ட காரியங்களைச் செய்ய முடியுமா என்று யோசிக்கலாம். ஆனால், இந்தக் கூடத்தைப் போல் அங்கேயெல்லாம் அமைக்க முடியாது. மாவட்டத் தலைநகரங்களில், ஏன் வட்டார அலுவலகங்களில்கூட, திருவள்ளுவரைப் பற்றி படிப்பகங்கள், நூலகங்கள் எல்லாம் அமைக்கப்பட்டு திருவள்ளுவருடைய கருத்துக்கள் பரவலாக பரப்பப்படுகின்ற பணிகள் நடைபெற்றிருக்கின்றன. இதை அரசு சார்பாக மட்டுமல்ல, தனிப்பட்ட புலவர்கள், புலவர்களால் அமைக்கப்பட்ட கழகங்களும் செய்து வருகின்றன.

திரு. ஏ. எம். இராஜா: தலைவரவர்களே, வள்ளுவர் படம் வரையப்பட்டதையும், வள்ளுவர் சிலை வைக்கப்பட்டதையும் எல்லா கட்சித் தலைவர்களும் சேர்ந்துதான் படம் ஒப்புக்கொள்ளப்பட்டது என்று நம்முடைய மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் சொன்னார்கள். இப்பொழுது அலுவலகங்களிலும், பணியாளர் ஓய்வு விடுதிகளிலும் நாங்கள் எல்லாம் போகும்பொழுது வள்ளுவர் படத்தைப் பார்க்கிறோம். அந்த வள்ளுவர் படங்களை இப்பொழுது தான் நாங்கள் பார்க்கிறோம். இப்படி படம் வைக்க வேண்டுமென்பது நமக்கு முன்பிருந்தே இருந்து வருகிறதா? அல்லது நாம் ஆட்சிக்கு வந்த பிறகு, இப்படி திருவள்ளுவர் படத்தை வைத்துக் குறளைப் பொறிக்கவேண்டுமென்ற விதி, சட்டம் கொண்டு வரப்பட்டதா என்பதையறிய விரும்புகிறேன்.

1975 ஏப்ரல் 7]

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: தலைவரவர்களே, வள்ளுவர் படம் எழுதப்பட்ட காலத்தைத்தான் சொன்னேன். நண்பர் வீராசாமி அவர்கள் 1967-க்குப் பிறகுதான் வள்ளுவர் படம் தயாரிக்கப்பட்டது என்று சொன்னார். அப்படி இல்லை, அதற்கு முன்பே அந்தப் படம் தயாரிக்கப்பட்டது என்று சொன்னேன். தலைவர் அவர்களும், ஸ்டாம்ப் போடுவதற்காக எழுதிக் கேட்டபொழுது, இதை அந்த ஓவியர் தீட்டினார் என்று சொன்னார். ஆனால், தமிழ் நாட்டிலே பரவலாகப் பயணிகள் விடுதிகளில், பேருந்துகளில், அரசு அலுவலகங்களில் இந்தப் படம் வைக்கப்படுவது, திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் ஆட்சிக்குவந்தபிறகுதான் திட்டம் உருவாயிற்று. இப்பொழுது திருப்தியாக இருக்கும் இராஜாவுக்கு என்று நினைக்கிறேன்.

தந்தை பெரியாருக்கு நினைவுச் சின்னம்.

* 562 வினா—திரு. என். கிட்டப்பா: மாண்புமிகு முதல் அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

ஈரோட்டில் உள்ள தந்தை பெரியார் பிறந்த இல்லத்தை அரசு மேற்கொண்டு, அதனை நினைவுச் சின்னமாக ஆக்கும் செயற்குறிப்பு ஏதேனும் ஆய்வில் உள்ளதா?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: தலைவரவர்களே, ஈரோட்டில் உள்ள தந்தை பெரியார் பிறந்த இல்லத்தை அரசு மேற்கொண்டு, அதனை நினைவுச் சின்னமாக ஆக்கும் நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கிறது.

* 563 வினா—திரு. என். கிட்டப்பா: மாண்புமிகு முதல் அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) சென்னை மாநகரில் தந்தை பெரியார் அவர்களின் சிலையினை வைக்க அரசு உத்தேசித்துள்ளதா?

(இ) ஆம் எனில், அது எந்த இடத்தில் வைக்க உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் சார்பில் சென்னை நகரில் அண்ணா சாலையிலே பெரியார் சிலை நிறுவப்பட்டு விட்டதால், அரசின் சார்பில் பெரியார் சிலை நிறுவ தற்பொழுது எந்த உத்தேசமும் இல்லை.

[1975 ஏப்ரல் 7

திரு. என். கிட்டப்பா : தலைவரவர்களே, ஈரோட்டில், தந்தை பெரியார் அவர்கள் பிறந்த வீட்டை அரசு மேற்கொண்டு, அதை நினைவுச் சின்னமாக ஆக்குகின்ற நல்ல செய்தியினை அறிகின்ற போது மெத்த மகிழ்ச்சி அடைகின்றோம். அதைப் போலவே நினைவுச்சின்னம் அமைக்கப்படுகின்ற தந்தை பெரியார் இல்லத்தில், அவர்கள் இருக்கின்ற வரையில் தமிழகத்திற்குத் தந்துவிட்டுப் போன சிறப்பான சொற்செல்வங்களையும் அதைப் போலவே எழுத்துச் செல்வங்களையும் அவர்கள் கையாண்ட பொருள்களையும் அங்கே வைத்து, வருங்காலச் சமுதாயத்தினர், தமிழ்ச் சமுதாயத்தினர், அவற்றைப் பார்த்து, எண்ணி, அவர் வழி நடக்க அரசு ஆவன செய்யுமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: தலைவரவர்களே, ஈரோட்டில் நாம் இப்பொழுது நினைவுச் சின்னமாக ஆக்கியிருக்கின்ற அந்த இடம் பெரியார் அவர்கள் பிறந்த இடமாகும். அது மாத்திரமல்ல, பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் ஈரோட்டிலே பெரியார் அவர்களோடு இருந்த குடியரசு அலுவலகத்தில் பணியாற்றிய நேரத்தில், அவர்களும் வாழ்ந்த இடமாகும். ஆகவே, இருவருடைய அடையாளமாக அந்த இடத்திற்குப் பெரியார்-அண்ணா நினைவு இல்லம் என்கின்ற பெயர் வைக்க தீர்மானித்திருக்கிறோம்.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் கிட்டப்பா கேட்டதற்கிணங்க, நான் சொல்லவேண்டுமேயானால், அந்த இல்லத்தைப் பராமரிக்கின்ற செலவை நம்முடைய அரசு ஏற்றுக் கொண்டிருக்கிறது. அந்த இல்லத்திலே செய்யப்படவேண்டிய காரியங்களுக்கான செலவையும் அரசு ஏற்றுக் கொண்டிருக்கிறது. அந்த இல்லத்தினுடைய மதிப்பு சுமார் ரூ. 76,000 என்று மதிப்பிடப் பட்டிருக்கிறது. ஆனால், அந்த இல்லத்தைத் திருமதி மணியம்மையார் அவர்கள் அரசுக்கு இலவசமாகவே தந்து விடுகிறேன் என்று தெரிவித்திருக்கிறார்கள். அதை அரசு நன்றியுணர்ச்சியோடு பெற்றுக்கொள்கிறது. ரூ. 93,000 அளவுக்குப் பெரியாருடைய சிலையொன்றும், பகுத்தறிவு நூல்கள், மற்றும் பகுத்தறிவுக் கருத்துக்கள் வைக்க, ஒளி எற்பாடு, இல்லத்தைப் புதுப்பித்துச் சீர்செய்ய ரூ. 25,000 ஆக, ரூ. 1,18,000-க்கான செலவை அரசு அதற்காக ஏற்றுக் கொண்டிருக்கிறது. பெரியார் அவர்கள் பயன்படுத்திய வீல் சேர், மூக்குக் கண்ணாடி, கறுப்பு

1975 ஏப்ரல் 7]

உடை, பெரியார் அவர்கள் பயன்படுத்திய நாற்காலி, கட்டில், பேனா, பலகை, லென்ஸ் ஆகிய பொருள்களும் அங்கே வைக்கப் படுகின்றன.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி: சார், பெரியார் தேசிய இயக்கத்திலே இருந்த காரணத்தினாலே இந்தியா பூராவுமே அவரை ஈரோட்டு நாயக்கர் என்றுதான் அழைத்துக்கொண்டிருந்தார்கள். ஆகவே அவருக்கு ஈரோட்டிலே நினைவுச் சின்னம் அவர்களுக்கு அமைப்பது சாலச் சிறந்ததுதான். ஆனால் அவருடைய கருத்துக்கள் தெரிவித்துள்ள அறிவுரைகள் எல்லாம் இப்போது தமிழிலேதான் அவருடைய பிரசங்கங்கள் பூராவும் தொகுத்து வெளியிடப்பட்டிருக்கின்றன, அந்தப் புத்தகங்களையெல்லாம் ஆங்கிலத்திலே வெளியிடுவதற்கு ஏற்பாடு செய்யப்படுமா? அது மட்டுமல்ல, வைக்கத்திலே அவர் சத்தியாக்கிரகம் நடந்தபோது என்ன நடந்தது என்று அவர் சாவதற்கு 6 மாதத்திற்கு முன்னாலே தான் ரேடியோவிலே கேள்வி பதில் என்ற முறையிலே பல விஷயங்கள் சொன்னார்கள். அதிலேயும் உள்ள விஷயங்களை டேப் ரிக்கார்டு எடுத்து வெளியிடுவதற்கு அரசு ஏதாவது ஏற்பாடு செய்யுமா?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: தலைவர் அவர்களே, இப்போதுதான் பெரியார் பிறந்த இல்லத்தை பெரியார் அண்ணா இல்லமாக மாற்றி பெரியார் அவர்களுடைய கொள்கைகளையும் அண்ணா அவர்களுடைய கொள்கைகளையும் அந்த இல்லம் மூலமாக வெளியிட முயற்சி செய்து வருகிறோம். திரு. கே. டி. கே. அவர்கள் தெரிவித்த யோசனைகள் நல்ல யோசனைகள், அவைகளை யெல்லாம் படிப்படியாக செயல்படுத்த அரசு முயற்சி செய்யும்.

திரு. கா. வேழவேந்தன்: தலைவர் அவர்களே, பகுத்தறிவுச் சிங்கமான தந்தை பெரியார் அவர்களுக்கு மாநில அரசு அமைக்கிற நினைவுச் சின்னத்தைப்பற்றி மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். இந்தியா முழுவதும் உள்ள மக்கள் அறியக்கூடிய முறையில் மத்திய அரசு அஞ்சல் தலை வெளியிட வேண்டுமென்று மத்திய அரசுக்கு மாநில அரசு எடுத்துச் சொல்லியிருந்தது, அதைப்பற்றி மேற்கொண்டு என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக் கிறது என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: சென்ற ஆண்டு அதைப் பற்றி மத்திய அரசுக்குக் கடிதம் எழுதினேன். இந்த ஆண்டு காலம் போதுமானதாய் இல்லை, மீண்டும் நினைவுபடுத்துங்கள்

என்று அப்போது அந்தத் துறை அமைச்சராக இருந்தவர்கள் கடிதம் எழுதினார்கள். இந்த ஆண்டு வெளியிட வேண்டுமென்று அரசின் சார்பில் மத்திய அரசுக்கு கடிதம் எழுதப்பட்டிருக்கிறது.

திரு. கோவை செழியன்: நம்முடைய தந்தை பெரியார் அவர்கள் தன் வாழ்நாள் முழுவதும் ஜாதி ஒழிப்பிற்காகப் பாடுபட்டார்கள். அப்படிப்பட்ட பெரியாரை இன்னும் பெரும்பாலானவர்கள் ராமசாமி நாயக்கர் என்றே அழைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள், அதைத் தடுப்பதற்கு அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா? தந்தை பெரியார் அவர்களுக்கு வைக்கத்திலே நினைவுச் சின்னம் எழுப்புவதற்கு தமிழக அரசு கேரள அரசைக் கேட்குமா?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: நம்முடைய கே. டி. கே. அவர்களே, 18-வது நாஸ்திகர் என்று கையெழுத்துப்போட்ட திரு. கே. டி. கே. அவர்களே, பெரியாரையே அந்தக் காலத்திலே நாயக்கர் என்று தான் அழைப்பார்கள் என்று சொன்னார்கள், செல்லமாக அழைக்கிறார்கள் என்றுதான் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும், இன்றைக்கும் யாராவது அவரை நாயக்கர் என்று அழைத்தால் செல்லமாக அழைக்கிறார்கள் என்றுதான் கருத வேண்டும், செழியனின் கேள்வியை பத்திரிகையாளர்கள் குறித்துக் கொள்வார்கள் என்று நினைக்கிறேன். வைக்கத்திலே பெரியாருக்கு நினைவுச் சின்னம் அமைக்க வேண்டுமென்று திரு. செழியன் அவர்கள் கேட்ட கேள்வி கம்யூனிஸ்ட் கட்சித் தலைவர் திரு. கே. டி. கே. அவர்கள் காதில் விழுந்து இருக்கும், அவர் அங்கு சொல்வார் என்று நினைக்கிறேன்.

திரு. ஏ. எம். இராஜா: பெரியார் நினைவுச் சின்னம் அமைப்பதற்கு ஒரு லட்ச ரூபாய்க்கு மேல் செலவு செய்வதாக இருப்பது மிக நல்ல முயற்சி, வேண்டிய முயற்சி கூட, பெரியார் அவர்கள் வாழ்நாள் முழுவதும் பொதுமக்களிடமிருந்து நிறைய நிதியைப் பெற்று டிரஸ்ட் வைத்திருந்தார்கள். இப்போது அந்த டிரஸ்டுக்கு மத்திய அரசு ஏகப்பட்ட இன்கம்டாக்ஸைப் போடுகிறார்கள், அது மட்டுமல்ல; அந்த டிரஸ்டுக்குப் பல தொல்லைகள் இருப்பதாகச் சொல்கிறார்கள், ஆகவே, அந்த டிரஸ்டை எடுத்து பெரியார் ஞாபகார்த்தமாக பல தொண்டுகள் அதன் மூலம் செய்வதற்கு அரசு ஏற்பாடு செய்யுமா?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: இது சிக்கலான கேள்வி. ஏற்கனவே பெரியார் அவர்கள் அந்த டிரஸ்ட் எப்படி இருக்க வேண்டுமென்று அமைத்து அந்த டிரஸ்ட் மெம்பர்கள் யார் இருக்க

1975 ஏப்ரல் 7]

வேண்டுமென்று திட்டமிட்டு அமைத்திருக்கிறார்கள். அதிலே போய் நாம் தலையிடுவது அவ்வளவு சரியாகத் தோன்றவில்லை.

திரு. எஸ். வடிவேல்: அரை நூற்றாண்டுக்காலத்திற்கு முன்னாலேயே தாழ்த்தப்பட்ட மக்கள் மேட்டுக்குடி மக்கள் இருக்கிற இடத்திற்குச் செல்லவேண்டுமென்றால் குறிப்பாக கேரளத்திலே நான் சண்டாளன் வருகிறேன் என்று சொல்லி விட்டுத்தான் செல்லவேண்டுமென்ற நிர்ப்பந்தம் எல்லாம் இருந்தது, அதை எதிர்த்து வைக்கத்திலே பெரியார் அவர்கள் நடத்திய போராட்டம் மூலமாகத்தான் தாழ்த்தப்பட்ட மக்கள் செல்ல முடிந்தது, ஆகவே வைக்கத்தினுடைய வரலாற்றை முதலமைச்சர் அவர்கள் எழுதி வெளியிட உத்தேசம் இருக்கிறதா?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: நான் எழுதி வெளியிடு வதற்குத் தயாராக இருக்கிறேன். ஆனால் இந்தியக் கம்யூனிஸ்டு கட்சித் தலைவர்களோ அல்லது அமைச்சர்களோ அந்த விழாவிலே கலந்துகொள்வதற்கு முன்வந்தால் அந்தப் புத்தகத்தை வெளியிடு வதற்குத் தயாராக இருக்கிறேன்.

திரு. கு. காமாட்சி: ஈரோட்டிலே தந்தை பெரியார் அவர்கள் இல்லத்திலே உருவானவர்கள் அண்ணா அவர்கள் என்று முதலமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். அவையடக்கத்தின் காரணமாக தன்னுடைய பெயரை முதலமைச்சர் அவர்கள் இணைத்துக் கொள்ளவில்லை என்று நினைக்கிறேன். அங்கே உருவானவர்களில் ஒருவர்தான் நம்முடைய மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள், என்பதை நாங்கள் அறிவோம். ஆகவே பெரியார்-அண்ணா இல்லம் என்று இருப்பதைவிட பெரியார்-அண்ணா-கலைஞர் இல்லம் என்று பெயர் வைக்க அரசு வழிவகை செய்யுமா? ஆனால் அதை ஒத்துக் கொள்ளாவிட்டால் மற்ற வகையில் ஏதாவது ஒரு சிறப்பான நினைவு இருக்கிற வகையில் செய்ய அரசு ஒத்துக்கொள்ளுமா?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: அந்த இல்லத் திறப்பு விழாவின்போது அந்த திறப்புவிழாக் கல்லில் என்னுடைய பெயரும் இருக்கும் என்று நான் நம்புகிறேன்.

திரு. செ. அரங்கநாயகம்: தலைவர் அவர்களே, திரு. கே. டி. கே. அவர்கள் வானொலிப் பெட்டியைப்பற்றிக் குறிப்பிட்டுச் சொல்கிற போது பெரியார் அவர்களை சுதந்திரப் போராட்ட வீரர் என்று குறிப்பிட்டு ஆரம்பித்தார்கள். அந்தப் பேட்டியிலேயே பெரியார்

அவர்கள் தன்னை சுதந்திரப் போராட்ட வீரர் அல்ல, சமுதாய சீர்திருத்தவாதி என்ற அடிப்படையிலேதான் சொல்லக்கூடிய வகையில் பேட்டி இருந்தது. அவர்களுடைய கருத்துக்களை சொற்பொழிவுகளை சிந்தனைகளை கல்லூரி மாணவர்கள் இடையே பரப்புகின்ற வகையில் பாடப்புத்தகங்களில் கொண்டுவர அரசு முயற்சி எடுக்குமா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : பிரச்னை எழாத அளவுக்கு அதே நேரத்தில் அறிவுச் சுடர் மக்கள் உள்ளத்திலே உருவாவதற்கு பெரியார் சொற்பொழிவுகள், கருத்துக்கள் இவற்றைத்திரட்டி ஒரு சில பாடப்புத்தகங்களிலே வைக்கலாமா என்பதுபற்றி அரசு ஆலோசித்துக்கொண்டிருக்கிறது. பெரியார் சுதந்திரப் போராட்ட வீரர் அல்ல, சமுதாய சீர்திருத்தவாதி என்று அறிவித்தாலும் பெரியாரே அப்படி அறிவித்தாலும் அவர் சுதந்திரப் போராட்ட வீரர் அல்ல என்ற கருத்தை யாருமே ஏற்கமாட்டார்கள். இந்திய சுதந்திரப் போராட்டத்தின் தளநாயகராக இருந்து காந்தியடிகள் போன்றவர்களால் பாராட்டப் பெற்றவர்கள் பெரியார் அவர்கள்.

திரு. நா. வீராசாமி : * * *

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: தலைவர் அவர்களே, இந்தக் கேள்வியை அவைக்குறிப்பிலிருந்து நீக்கிவிடலாம் என்பது என் யோசனை.

திரு. வி. கே. இராஜாப் பிள்ளை: தந்தை பெரியார் அவர்களுக்கு நினைவுச் சின்னமாக சட்டப் பேரவை மண்டபத்திலே அவருடைய திருவுருவப்படத்தை வைப்பதற்கு அரசு ஏற்பாடு செய்யுமா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: சட்டப் பேரவை மண்டபத்தில் பெரியார் படம் மாத்திரமல்ல, வேறு சில தலைவர்களின் படங்கள் வைக்கப்படவேண்டுமென்ற கோரிக்கைகள் அரசுக்கு வந்துகொண்டேயிருக்கின்றன. அதையெல்லாம் ஆலோசித்துத் தான் எந்த வகையிலே இந்த மன்றத்திலே இடம் அமைக்கமுடியும் என்று பரிசீலனை செய்யவேண்டும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. வீராசாமி அவர்களின் துணைக் கேள்வி அவைக்குறிப்பிலிருந்து நீக்கப்படுகிறது. பத்திரிகையாளர்களும் அதை வெளியிடவேண்டாம்.

* மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அகற்றப் பட்டது.

1975 ஏப்ரல் 7]

திரு. எம். சுரேந்திரன் : பெரியார், அண்ணா, திருவள்ளுவர் போன்றவர்களுக்கு சிலை எழுப்புவது, படம் வைப்பது போன்றவைகளைவிட அவர்களுக்கு அவர்கள் சொல்லிய நீதிகளையும் நடைமுறையிலே கடைப்பிடித்து வாழ்ந்துகாட்டி அவர்கள் வாழ்ந்துகாட்டிய நெறிகளைப் பரப்புவதற்குரிய நடவடிக்கைகளை அரசு எடுக்குமா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : இந்தக் கேள்விக்குப் பதில் சொல்வது என்பது அவ்வளவு எளிதானதல்ல. அதற்கான நேரமும் போதாது என்று கருதுகிறேன். அவர்களுடைய கேள்வி பெரியாருக்கு நினைவுச் சின்னம், சிலையெழுப்புவது, படம் திறப்பது என்பதைவிட, அண்ணா அவர்களுக்கு சிலையெழுப்புவது, படம் திறப்பது என்பதைவிட, அவர்கள் சொன்ன நீதிகள், கருத்துக்களைப் பரப்புவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா என்பது. ஒவ்வொரு சிலை திறக்கப்படுகிறபோதும் படம் திறக்கப் படுகிறபோதும் அவர்கள் தந்த கருத்துக்களை நெஞ்சில் நிறுத்தி அப்படிச் செயல்பட வேண்டுமென்ற கருத்தைத்தான் சொல் கிறார்கள். அதுதான் நடவடிக்கை.

திரு. என். கிட்டப்பா : தந்தை பெரியார் அவர்கள் நினைவாக அவருடைய பெயரால் ஒரு பல்கலைக் கழகத்தை நிறுவ அரசு ஆவன செய்யுமா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : தலைவர் அவர்களே, இன்னும் இரண்டு பல்கலைக் கழகங்கள் தேவையென்பதை நாம் ஒத்துக்கொண்டு கொள்கையளவிலே ஏற்று அனுமதி கேட்டிருக் கிறோம், அந்த முயற்சியிலே ஈடுபட்டு அரசு அனுமதி கேட்டு இருக்கிறது, முதலிலே அனுமதி கிடைத்து பல்கலைக் கழகங்கள் திறக்கப்படுகிறபோது பெயர்கள்பற்றிச் சிந்திக்கலாம்.

திரு. முனு ஆதி : மவுண்ட் ரோடிலே அரசின் சார்பிலே தந்தை பெரியார் அவர்களுக்கு சிலை நிறுவப்பட்டதாகச் சொன்னார்கள். அண்ணா தி.மு.க. தந்தை பெரியார் அவர்களுக்கு சிலை அண்ணா மேம்பாலத்திற்கு கீழே வைக்கவேண்டுமென்று அனுமதி கேட்டும் கிடைக்கவில்லை, இப்போதுதான் கிடைத்தது. இடம் கிடைக்காத தால் வேலை தடங்கலாக இருக்கிறது, ஆகவே உடனடியாக அனுமதியளிக்கப்படுமா ?

(முற்பகல் 9-30)

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. முனு ஆதி அவர்கள் இரண்டு விஷயங்களைத் திருத்திக் கொள்ள வேண்டும். மவுண்ட் ரோடு என்று சொன்னார்கள். இல்லை, அது மாற்றப்பட்டு அண்ணா சாலையாகி ரொம்ப நாளாகிறது. அதை மாற்றிக் கொள்ள வேண்டும். மவுண்ட் ரோடு என்பதை அண்ணா சாலை என்று நான் முதலமைச்சரானதும் மாற்றி விட்டேன்.

திரு. முனு ஆதி: நீங்கள்தான் முதலிலே சொன்னீர்கள்.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: சொல்லவில்லை, அண்ணா சாலை என்று தான் சொன்னேன். இரண்டாவது, ஏதோ இப்பொழுதுதான் அனுமதி கொடுத்தோம் என்று சொன்னார்கள். அது மிகவும் தவறு. இப்பொழுதுதான் அனுமதி கொடுத்திருந்தால், அப்படிக் கொடுப்பதற்கு முன்பே அந்த விழா நடத்தியது முறையாகாது. நன்றாகத் தெரியும், எஸ். டி. சோமசுந்தரம் அவர்களும், திரு. செழியன் அவர்கள்கூட வந்ததாக நினைவு, நண்பர் திரு. ப. உ. சண்முகம் அவர்களிடம்,—பொதுப்பணித் துறை அமைச்சரவர்களிடம்—கேட்டு இடம் குறிக்கப்பட்டு, கேட்ட இடத்திற்கு அனுமதி அளிக்கப்பட்டிருக்கிறது.

திரு. வை. பாலசுந்தரம்: தலைவரவர்களே, தந்தை பெரியார் அவர்களுக்கு ஒரு கௌரவம் தெரிவிக்கும் வகையில் அவருடைய பிறந்த நாளை நம்முடைய அரசு விடுமுறை நாளாக அறிவிக்க முன்வருமா?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: தலைவரவர்களே, பெரியார் ஓய்வே விரும்பாதவர். ஆகவே அவருடைய பிறந்த நாளுக்கு விடுமுறை அளிப்பது பெரியாருக்கு நாம் செலுத்துகின்ற மரியாதை ஆகாது.

கிருஷ்ணவேணி மில்ஸ், கோயம்புத்தூர்.

* 564 வினா.—**திரு. பெ. சௌந்தரபாண்டியன்:** மாண்புமிகு உணவு-கூட்டுறவுத் துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) கோவையிலுள்ள கிருஷ்ணவேணி மில்ஸ் ஜவுளி ஆலையில் முன்பணம் (Deposit) செலுத்தியவர்கள் அடங்கிய தூதுக் குழுவினர் 21—11—1973 அன்று நேரில் கோரிக்கை ஏதேனும் எழுப்பினரா?

1975 ஏப்ரல் 7]

(இ) ஆமெனில், அதன் விபரமென்ன?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன்: (அ) & (இ) 1973-ம் ஆண்டு நவம்பர் மாதம் கிருஷ்ணவேணி ஜவுளி மில்லில் முன்பணம் செலுத்தியவர்களில் சிலர் முன்பணத்தை வட்டியுடன் திருப்பித் தர வேண்டுமென்று கேட்டு அரசுக்கு ஒரு மனு அனுப்பியிருந்தார்கள். நிவாரணச் சட்டத்தின்படி மில்லின் கடன்களை திருப்பிக் கொடுப்பது ஒத்திவைக்கப்பட்டிருந்தது. 1973-ம் ஆண்டில் மில்லுக்கு கிடைத்த சொற்ப இலாபம் யந்திரங்களை பழுது பார்த்து நவீனமயமாக்குதலுக்கு செலவிடப்பட்டது. ஆகவே முன்பணம் செலுத்தியவர்களுக்கு முன்பணத்தை திருப்பிக் கொடுக்க முடியாமல் போயிற்று. 1974-ம் ஆண்டு ஏப்ரல் மாதம் முதல் மில்லை மத்திய அரசு அரசுடைமையாக்கிவிட்டது.

திரு. பெ. சௌந்தரபாண்டியன்: தலைவரவர்களே, அவர்கள் முன்பணத்தைத் திருப்பிக் கேட்டதோடு மட்டுமல்லாமல் வேறு ஏதாவது கோரிக்கை எழுப்பினார்களா? அதை நிறைவேற்ற அரசாங்கம் என்ன முயற்சியெடுத்திருக்கிறது என்பதை அறியலாமா?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன்: தலைவரவர்களே, அவர்கள் டெபாசிட் போட்டவர்கள். டெபாசிட்டைத் திருப்பித் தர வேண்டுமென்றுதான் கேட்டதாக நினைவு.

திரு. கே. என். குமாரசாமி: தலைவரவர்களே, இந்த ஆலையிலே டெபாசிட் போட்டவர்கள் சாதாரண தொழிலாளர்கள்தான். அவர்கள்தான் அதிகமாகப் போட்டிருக்கிறார்கள். ஐந்தாண்டுகள் கழித்து அவர்களுக்கு இலாபம் ஏற்படுமேயானால் அவர்களுக்கு அந்தச் சலுகையை அளிப்பதாக வாக்குறுதி கொடுத்திருந்தார்கள். அதை நம்பிக்கொண்டு பலர் இருந்தார்கள். டெபாசிட் போட்ட பலர் வேலை இல்லாமல்கூட இன்றைக்கு எந்தவிதமான வசதியுமில்லாமல் கண்ணீர் விட்டுக்கொண்டு இருக்கிறார்களே, அது சம்பந்தமாக இனிமேலும் ஒத்திப்போடாமல் இந்த ஆண்டு வழங்குவதற்கான ஏற்பாட்டைப்பற்றி இந்த அரசு மத்திய அரசுக்கு எடுத்துச் சொல்லுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன்: தலைவரவர்களே, மத்திய அரசுக்கு நாம் ஏற்கனவே எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறோம். இப்பொழுது அங்கத்தினர் அவர்கள் அந்த முயற்சியைத் தொடர வேண்டும்.

Export of Handloom goods

* 565 *Q.*—THIRU N. K. PALANISAMY: Will the Hon. the Minister for Food and Co-operation be pleased to state the quantity of handloom good exported from the Madras Harbons during 1972–73 and its value?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன்: சுமார் ரூ. 639.30 இலட்சம் மதிப்புள்ள சுமார் 9.2 இலட்சம் கிலோ கிராம் எடையும், 134.54 இலட்சம் மீட்டர் அளவுள்ள கைத்தறி துணிகள், 1972-73-ம் ஆண்டு, சென்னை துறைமுகத்தின் மூலம் ஏற்றுமதியாயின.

திரு. என். கே. பழனிசாமி: சார், வருஷா வருஷம் வெளிநாட்டிற்கு அனுப்பும் கைத்தறித் துணிகள் குறைவதற்கான காரணம் என்ன? அதை வெளிநாட்டிற்கு அனுப்பும் முறையிலே சர்க்கார் அதற்கு ஊக்குவிக்கும் முறையில் நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறதா?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன்: தலைவரவர்களே, உலகச் சந்தையில் போட்டி போடும் ஒரு வாய்ப்பை இழக்கும் நிலையை மாற்றியமைக்க வேண்டுமென்பதுதான் ஒரே பரிகாரம். இதன் மூலம் கிடைக்கும் வெளிநாட்டுச் செலாவணி அத்தனையும் மத்திய அரசுக்குப் போகிறது. ஆகவே, மத்திய அரசு கைத்தறித் துணிகளை ஏராளமாக உலகச் சந்தையில் விற்க தனிச் சலுகைகள் அளித்தாலொழிய இதற்குப் பரிகாரம் கிடையாது.

Accumulation of yarn and cloth

* 566 *Q.*—THIRU N. K. PALANISAMY: Will the Hon. the Minister for Food and Co-operation be pleased to state:

(*a*) whether a large quantity of yarn and cloth have accumulated in the Textile mills in this State during October 1974; and

(*b*) if so, the reasons therefor?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன்: (அ) ஆம். 2

(இ) இதற்கான காரணங்கள்:

வங்கிகள் பணம் வழங்குவதில் அனுசரித்த கட்டுப்பாட்டினாலும் வெளிச்சந்தையில் ஏற்பட்ட மந்த நிலைமையினாலும் ஆலைகளிலிருந்து வெளியே போகும் சரக்குகளின் அளவு குறைந்தது பணவீக்கத்தினாலும், வாங்கும் சக்தி குறைவினாலும் பொது

1975 ஏப்ரல் 7]

மக்களுக்கு துணியின் தேவை குறைந்தது. சாக்குகளின் தேக்கத்தினுல் கைத்தறிகளுக்கும் விசைத்தறிகளுக்கும் நூல் தேவை குறைந்தது.

திரு. என். கே. பழனிசாமி : சார், போன வருஷம் 10 கோடி ரூபாய்க்கு மேற்பட்ட சரக்குகள் மில்களில் தேக்கம் இருந்தது. மில் சொந்தக்காரர்கள், இது விலைவாசி வீழ்ச்சி என்று சொன்னுர்கள், மத்திய அரசாங்கம், வீழ்ச்சி அல்ல என்று சொன்னுர்கள். உண்மையாக, விலையை இறக்காமல் அதிகமான இலாபத்திற்கு உற்பத்தியாகும் துணிகளை விற்பதாலா அல்லது நூல் விலை அதிகமாகி கைத்தறி நெசவாளர்கள் நூலை எடுக்காமல் விட்டுவிட்டதால் அந்தத் தேக்கம் ஏற்பட்டதா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : தலைவரவர்களே, பொதுவாக நூல் விலையேற்றம் இந்தத் துறைக்குப் பெரிய பாதகமாக அமைந்தது என்பதுதான் உண்மை. அகில இந்திய அளவில் பரிசீலிக்கப்பட்டு, உற்பத்தி அளவிலும், விற்பனை அளவிலும் சீரான ஒரு திட்டமிட்டு, பொருளாதாரத் துறையிலும் இந்த விலைகளைக் கட்டுப்படுத்தினுலொழிய இதுபோன்ற தேக்கம் சில ஆண்டுகளுக்கு ஒருமுறை ஏற்படுவதை நாம் பார்க்கிருேம்.

திரு. கே. என். குமாரசாமி : தலைவரவர்களே, இந்த உயர்ந்த ரக நூல்களுக்குத் தேக்கம் ஏற்பட்டது. மீடியம் சைஸ், 40 ஆம் நம்பருக்குக் கீழே உள்ள நூல்களை நம் ஆலைகளிலே நூற்பது இல்லாமல் இருப்பதால் இந்தத் தேக்கம் ஏற்பட்டதாகத் தெரிகிறது. மீடியம் கவுண்டில் எந்தவிதமான தேக்கமும் இல்லை என்ற தகவல் அரசாங்கத்திற்கு வந்திருக்கிறதா ?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : தலைவரவர்களே, எந்தெந்த கவுண்ட் என்ற விவரம் என்னிடத்தில் இல்லை. ஆனுல் 40-க்குக் குறைவான நூலுக்கும் விலையேற்றம் ஏற்பட்டது உண்மை.

திரு. கு. காமாட்சி : தலைவரவர்களே, வெளிச்சந்தையில் மந்தம் ஏற்பட்டதற்குக் காரணம் என்ன ? அந்தக் காரணங்களைப் போக்குவதற்கு நமது அரசும், மத்திய அரசும் எடுத்த நடவடிக்கைகள் என்னென்ன என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : விலையேற்றம்தான் சரக்குகள் தேங்கியதற்கு ஒரு காரணம் என்று நான் குறிப்பிட்டேன். அகில இந்திய அளவிலே இந்த விலைவாசியை உற்பத்தி அளவிலேயும்,

விற்பனை அளவிலேயும் கட்டுப்படுத்தினால் ஒழிய இந்த நிலையை சில ஆண்டுகளுக்கு ஒருமுறை நாம் சந்திக்கிறோம்.

திருச்சிராப்பள்ளி மாவட்டத்தில் முந்திரி தீவிர சாகுபடித் திட்டம்

*567 வினா—**திரு. பெ. சௌந்தரபாண்டியன் :** மாண்புமிகு வேளாண்மைத் துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

திருச்சிராப்பள்ளி மாவட்டத்தில் முந்திரி தீவிர சாகுபடித் திட்டம் எந்தெந்தப் பகுதிகளில் செயல்படுத்தப்பட்டு வருகிறது?

மாண்புமிகு திரு. சி. பா. ஆதித்தனார் : (1) திருச்சிராப்பள்ளி, (2) கரூர், (3) அரியலூர் பகுதிகள்.

திரு. பெ. சௌந்தரபாண்டியன் : தலைவரவர்களே, கரூரில் எந்தெந்த ஊர்களில் முந்திரி சாகுபடி செய்ய அரசாங்கம் தற்பொழுது திட்டமிட்டிருக்கிறது? இதைத் தீவிரப்படுத்த விவசாயிகளுக்கு ஏதாவது உதவி செய்ய உத்தேசம் இருக்கிறதா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பா. ஆதித்தனார் : தலைவரவர்களே, கரூர் பகுதி என்று இருக்கிறதேயொழிய எந்தெந்த ஊர் என்ற விவரத்திற்குத் தனியாகக் கேள்வி கேட்டால் தருகிறேன்.

திரு. எல். கணேசன் : தலைவரவர்களே, முந்திரி பயிரிடுவதில் புதுக்கோட்டை மாவட்டத்தில் தீவிரப்படுத்த வாய்ப்பு இருக்கிறது. அப்படி ஏதேனும் அரசு கவனத்தில் இருக்கிறதா?

மாண்புமிகு திரு. சி. பா. ஆதித்தனார் : தலைவரவர்களே, புதுக்கோட்டை மாவட்டத்தில் ஏராளமாக நிலத்தடி நீர் இருக்கிறது. அங்கே முந்திரி பயிரிடுவதைவிட வேறு பயிர்களில் அதிக வருமானம் வர முடியும் விவசாயிகளுக்கு.

திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார் : தலைவரவர்களே, இந்த முந்திரி பயிரிட மணற்பாங்கான இடங்கள் இலாயக்கானதாக இருக்கின்றன. ஆகவே, அத்தகைய பகுதிகளில் கொண்டு வர உத்தேசம் உண்டா? நாட்டிலே முந்திரியை வெளிநாட்டிலேயிருந்து இறக்குமதி செய்ய வேண்டியிருப்பதால் நமக்குத் தொழில்களில் வெகுவாகப் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே, இதை ஊக்குவிப்பதற்கு அரசாங்கம் முனைப்புத் திட்டம் ஏதாவது செய்யுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

1975 ஏப்ரல் 7]

மாண்புமிகு திரு. சி. பா. ஆதித்தனுர் : தலைவரவர்களே, கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலும், நெல்லை மாவட்டத்திலும் ஏற்கனவே மணற்பாங்கான பகுதிகளில் இந்த முந்திரிச் செடிகள் வளர்ந்து கொண்டு இருக்கின்றன. ஆனால் என்னுடைய அனுபவம், அங்கே முந்திரிச் செடிகளை வளர்ப்பதைவிட, அடிநீர் ஏராளமாக இருப்பதால், அங்கே வேறு பயிர்களைப் பயிரிடுவதால் விவசாயிகளுக்கு அதிகம் வருமானம் கிடைக்கிறது என்பது. ஆகையால் இந்தப் பகுதிகளில் மேலும் ஊக்குவிக்கும் திட்டத்தைக் கொண்டு வரவில்லை.

திரு. கு. பெரியசாமி : தலைவரவர்களே, தஞ்சாவூர் டவுனை ஒட்டியிருக்கும் பல முந்திரித் தோட்டங்கள் அழிக்கப்பட்டு கட்டிடங்களுக்கும், வீட்டு மனைகளுக்கும் பிளாட் போட்டு விற்கும் நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது. இதைத் தடுத்து முந்திரிக்குப் பாதுகாப்பு கொடுக்கும் வகையில் அரசு ஏற்பாடு செய்யுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பா. ஆதித்தனுர் : தலைவரவர்களே, அதைப் பற்றி விவரம் என்னிடத்தில் இல்லை. எந்தெந்தப் பகுதியிலே முந்திரிப் பயிர் அழிக்கப்பட்டிருக்கிறது என்ற விவரம் என் கை வசம் இல்லை.

மரவள்ளிக்கிழங்கு சாகுபடி

*568 வினு—**திரு. பெ. சௌந்தரபாண்டியன் :** மாண்புமிகு வேளாண்மைத் துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினுவுக்கு விடையளிப்பாரா—

கோயம்புத்தூர் ஜில்லாவில் மரவள்ளிக்கிழங்கு சாகுபடி 1973–74-ல் விரிவடைந்துள்ளதா?

மாண்புமிகு திரு. சி. பா. ஆதித்தனுர் : தலைவரவர்களே, 1972-73-ல் 450 ஏக்கராக இருந்தது 1973-74-ல் 500 ஏக்கராக உயர்ந்தது.

*569 Q.—THIRU N. DENNIS : Will the Hon. the Minister for Agriculture be pleased to state whether there is a proposal under the consideration of the Government to implement the Tapioca Package scheme in Killiyur Panchayat Union area in Kanyakumari district?

மாண்புமிகு திரு. சி. பா. ஆதித்தனர் : தலைவரவர்களே, இல்லை.

திரு. பெ. சௌந்தரபாண்டியன் : தலைவரவர்களே, மரவள்ளிக் கிழங்குக்குத் தற்பொழுது நல்ல கிராக்கி இருக்கிறது. ஆகவே, இந்தக் கிழங்கை இதர மாவட்டங்களிலும் பயிரிட அரசாங்கம் திட்டம் வகுத்திருக்கிறதா? அப்படியென்றால் எந்தெந்த மாவட்டங்களில் பயிரிட தற்பொழுது திட்டமிருக்கிறது?

மாண்புமிகு திரு. சி. பா. ஆதித்தனர் : மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் கோவை மாவட்டத்தைப் பற்றி 1973–74-ம் ஆண்டுக்கான விவரங்களைக் கேட்டிருந்தார்கள். 500 ஏக்கர் வரை விரிவாகப் பயிரிட ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது என்று சொன்னேன். 1974–75-ல் கோவை மாவட்டத்திலேயே 4,000 ஏக்கராக உயர்த்துவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. 4,000 ஏக்கரில் இந்தப் பயிர் விளையும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

திரு. என். டென்னிஸ் : கிள்ளியூர் பஞ்சாயத்து யூனியன் பகுதியில் மரவள்ளிக்கிழங்கு தீவிர சாகுபடித் திட்டம் அமலில் இருந்தது. அதிகாரிகள் தவறு செய்த காரணத்தால் அந்தத் திட்டம் கைவிடப்பட்டது. தற்போது அந்த வழக்கு தள்ளுபடியாகியிருக்கிறது. கிள்ளியூர் பகுதியில் நெல் சாகுபடியும் அதிகமாக இல்லை, ரப்பர் பிளாண்டேஷனும் அதிகமாக இல்லை. ஆகவே, மறுபடியும் மரவள்ளிக்கிழங்கு விவசாயத்தை ஊக்குவிக்க தீவிர சாகுபடித் திட்டம் அமல் நடத்த அரசு முன்வருமா?

மாண்புமிகு திரு. சி. பா. ஆதித்தனர் : மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் ஒரு வழக்கு பற்றிச் சொன்னார்கள். தள்ளுபடி செய்யப்பட்டது என்றார்கள். வழக்கில் சம்பந்தப்பட்டவர்களில் அந்த விதைப்பண்ணையின் மானேஜருக்கு 4 ஆண்டு கடுங்காவல் தண்டனை விதிக்கப்பட்டிருக்கிறது; அதைப் போல் உதவியாளராக இருந்தவருக்கு ஓராண்டு கடுங்காவல் தண்டனை விதிக்கப்பட்டிருக்கிறது. 1969-ம் ஆண்டுக்குப் பிறகு இந்தத் திட்டம் கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலே செயல்படுவது நிறுத்தி வைக்கப்பட்டது. கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலே தீவிரத் திட்டம் வேண்டுமா என்று ஆராய்ந்து கொண்டிருக்கிறோம். கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் கிள்ளியூர், வளவனூர் பகுதியில் எம். 4 என்ற கிழங்கு மிக நன்றாக வளருகிறது. அங்கிருந்து அந்த விதைகள்

1975 ஏப்ரல் 7] [மாண்புமிகு திரு. சி. பா. ஆதித்தனர்]

மற்ற மாவட்டங்களுக்குப் பரப்பப்பட்டு வருகிறது. அங்கு மேற்கொண்டு உதவி தேவையா என்பது ஆராயப்பட வேண்டிய ஒன்ருக இருக்கிறது. அங்கு வங்கிக் கடன் கொடுக்கப்பட்டிருக் கிறது.

திரு. சௌடி எஸ். சுந்தரபாரதி: ஏழிலைக் கிழங்குக்கு 10 மாதம் தண்ணீர் பாய்ச்சும் நிலைமை இருக்கிறது. இராமநாத புரம் மாவட்டத்தில் இதைப் பயிரிட வேண்டுமென்று வற்புறுத்துவது இந்த டிரவுட் கண்டிஷனில் சரியான முறை என்று சொல்ல முடியாது. இந்த மாதிரி நிலைமைகளை உத்தேசித்து 5 மாதம் 4 மாதம் குறுகிய காலப் பயிர்களைப் பயிரிட வழிவகை செய்து ஏழிலைக் கிழங்கு கட்டாயமாகப் பயிரிட வேண்டுமென்பது தேவையில்லை என்று கூற பரிசிலனை செய்வார்களா?

மாண்புமிகு திரு. சி. பா. ஆதித்தனர்: ஏழிலைக் கிழங்கு என்பதும், வள்ளிக் கிழங்கு என்பதும், ஜவ்வரிசிக் கிழங்கு என்பதும், குச்சிக் கிழங்கு என்பதும் ஒரே கிழங்குதான். பத்து மாதங்கள் என்று சொல்லுவது முன்னுல் இருந்த நிலைமை. ஆனுல் தற்போது ஆராய்ச்சி மூலமாகக் கண்டு பிடிக்கப்பட்ட கிழங்கு எச். 165 என்பதெல்லாம் 8 மாதத்திலேயே வெட்டியாக வேண்டும். தண்ணீர் அதிகமாகக் கொள்ளுகிறது என்பதும் தவறு. எட்டு மாதப் பயிராக இருந்தாலும் இரண்டு மாதம் அல்லது 2½ மாதம் ஒரு சொட்டுத் தண்ணீர் கூட இல்லாமல், மழையே பெய்யாமல் இருந்தாலும் இது வளரும். It is a drought resistant plant. இது பிரேசிலில் இருந்து கொண்டு வரப்பட்டு சிறப்பாக விளைச்சல் கிடைத்துக் கொண்டிருக்கிறது. ஏக்கர் ஒன்றுக்கு 15 டன் அல்லது 20 டன் கிடைக்கிறது. இரட்டைச் செடிகளை ஒன்ருக வைத்தால் ஒரு ஏக்கருக்கு 30 டன் என்ற அளவுக்குத் தாராளமாக விளைவதால்தான் இதைப் பயிரிடலாம் என்று கூறப்படுகிறது.

திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்: கிள்ளியூர் பகுதியில் பாக்கேஜ் திட்டம் உருவாகி இருந்தது. அந்தத் திட்டத்தினுல் முழு அளவு மக்கள் பயன்பெறவில்லை. அதிகாரிகள் தவறு செய்த காரணத்தால் நிறுத்தப்பட்டது. இப்போது பட்டணங்காலில் இருந்து போதிய அளவு நீர்ப்பாசனத்திற்குத் தண்ணீர் கிடைக்கவில்லை. பல்வேறு பகுதியில் தாராளமாக கழிவு பூமி இருக்கும் பகுதியில் இதைப் பயிரிட சிறப்புத் திட்டம் மறுமுறை அமல்படுத்த நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா?

[1975 ஏப்ரல் 7

மாண்புமிகு திரு. சி. பா. ஆதித்தனர்: கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் பட்டணங்கால் தண்ணீர் வந்துதான் பயிர் விளைய வேண்டுமென்பதில்லை. மழை பெய்தாலே விளைந்து விட முடியும். கேரளாவிலும் இதற்கு எங்கும் தண்ணீர் பாய்ச்சுவது இல்லை. அதே போல் கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலும் அதிகமாக விளைவிக்க ஏதாவது செய்ய முடியுமா என்று ஆராய்ந்து பார்த்து, செய்ய முடியும் என்றால் அதற்கான வழிவகைகளை மேற்கொள்ளலாம்.

திரு. கோவை செழியன்: மர வள்ளிக் கிழங்கில் பர்மா வெரைட்டி என்று இருக்கிறது. குறுகிய காலத்தில் பயிராகக் கூடியது. அந்த கட்டிங்ஸ் கோவை மாவட்டத்தில் கிடைப்பதில்லை. அதைக் கொடுக்க அரசாங்கம் என்ன ஏற்பாடு செய்யும்?

மாண்புமிகு திரு. சி. பா. ஆதித்தனர்: பர்மா வெரைட்டி குறுகிய காலத்தில் விளைந்து விடுகிறது என்பது அவ்வளவு சரியானது அல்ல. பர்மா வெரைட்டி சேலம் மாவட்டத்தில் பெருவாரியாக இரண்டு லட்சம் ஏக்கரில் போட்டு அவ்வளவும் 'மொசேக்' என்ற நோயால் தாக்கப்பட்டு ஏக்கருக்கு நாலைந்து டன் விளைச்சல் கூட வராத நிலைமை ஏற்பட்டு விட்டது. ஆகவே, புதிதாக கண்டுபிடிக்கப்பட்ட, கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலுள்ள எம். 4. திருவனந்தபுரம் எச். 165 என்ற விதைகளைப் பரப்பிக் கொண்டு வருகிறார்கள்.

திரு. கே. என். குமாரசாமி: இந்தப் பயிருக்கு இரண்டரை மாதம் தண்ணீரே இல்லை என்றாலும் வரும் என்று சொன்னார்கள். அதை நம்பி கோவை மாவட்ட விவசாய மக்கள் நிச்சயமாகப் போடுவார்கள். கிணறு வற்றித் தண்ணீர் இல்லாமல் போனால் இந்தப் பயிர் வராவிட்டால் அதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் பொறுப்பு ஏற்றுக் கொள்வார்களா?

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: இது எல்லாம் கேள்வியா?

மாண்புமிகு திரு. சி. பா. ஆதித்தனர்: இரண்டொரு மாதம் தண்ணீர் வசதி இல்லாமல், மழையும் இல்லாமல் இருந்தாலும் இந்தக் கிழங்கு செடி பச்சையாக இருக்க என்ன காரணம் என்றால், இந்தக் கிழங்கு வேரில் உற்பத்தியாகிறது. இதற்கு ஆணி வேர் கிடையாது. எப்படி ஒட்டகமானது பாலைவனத்தில் போகும்போது தன்னுடைய முதுகில் உள்ள சத்தை எடுத்துக் கொள்ளுகிறதோ

[1975 ஏப்ரல் 7

மாண்புமிகு திரு. சி. பா. ஆதித்தனார் : இராமநாதபுரம் மாவட்ட மக்களுக்கு இந்தக் கிழங்கு உணவாக கன்னியாகுமரி, சேலம் மாவட்டங்களிலிருந்து வந்து விற்பனையாகிறது. இராமநாதபுரத்தில் உடனடியாக இதைப் போட வேண்டுமென்று சொல்லவில்லை. இராமநாதபுரத்தில் பயிரிடுவது பொருத்தமானது என்றுதான் கூறப்பட்டிருக்கிறது. இப்போது இராமநாதபுரத்தில் வற்புறுத்தவில்லை.

மரவள்ளிக்கிழங்கிலிருந்து அரிசி

*570 வினா—**திரு. வீ. கே. இராஜாப்பிள்ளை :** மாண்புமிகு வேளாண்மைத் துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தமிழ்நாட்டில் மரவள்ளிக்கிழங்கிலிருந்து (Tapioca) அரிசி (Synthetic Rice) தயாரிக்கும் ஆலையொன்று நிறுவப்பட்டுள்ளதா ?

(இ) ஆம் எனில், அதன் விபரம் என்ன ?

மாண்புமிகு திரு. சி. பா. ஆதித்தனார் : (அ) இல்லை.

(இ) கேள்விக்கு இடமில்லை.

திரு. தி. பொன்னுமலை : தமிழ் நாட்டில் சேலம் மாவட்டத்தில் தான் மரவள்ளிக்கிழங்கு அதிகமாக உற்பத்தி செய்யப்படுகிறது. லட்சக்கணக்கான ஏக்கர்களில் பயிர் செய்யப்பட்டு வருகிறது. அங்கு ஒரு க்ளுக்கோஸ் தொழிற்சாலை ஏற்படுத்தப்படப் போவதாக பேச்சு இருந்தது. அது எந்த நிலையில் இப்போது உள்ளது ? அதை ஏற்படுத்த உத்தேசமுண்டா ?

மாண்புமிகு திரு. சி. பா. ஆதித்தனார் : சேலம் மாவட்டத்தில் கூட முன்பு போல் ஜவ்வரிசி உற்பத்தி செய்யாமல் அந்தக் கிழங்கை ரவையாக மாற்றுவதற்கு உண்டான முயற்சிகள் நடைபெற்று வருகின்றன.

திரு. வீ. கே. இராஜாப்பிள்ளை : சில மாதங்களுக்கு முன்னால் அமைச்சர் அவர்கள் இங்கு ஒரு அரிசி தயாரிக்கப்படுகிறது என்று பரிசோதனை முறையில் உள்ள அரிசியை என்னிடம் காண்பித்தார்கள். அது இப்போது அவசியமாகவும் இருக்கிறது. ஆகவே அந்த அரிசியைத் தயாரிக்க ஏற்பாடு செய்வார்களா ?

1975 ஏப்ரல் 7] [திரு. வி. கே. இராஜாப் பிள்ளை]

அதைப் போல் குச்சிக் கிழங்கு அல்லது மர வள்ளிக் கிழங்கு செடிக்கு ஒரு சக்தி என்னவென்றால் அது கிழங்கில் இருந்து ஆகாரத்தை எடுத்துக் கொண்டு பச்சையாக இருக்கும்.

திரு. மு. இரத்தினசபாபதி: நெல்லை மாவட்டத்தில் சீனிக் கிழங்கு—சர்க்கரை வள்ளிக் கிழங்கு குறுகிய காலப் பயிராக, தோட்டப் பயிராக விவசாயம் செய்யப்படுகிறது. அதற்கு ஏன் விவசாயத் துறையிலிருந்து அபிவிருத்தித் திட்டத்திற்கு உதவி செய்யவில்லை. அதைத் தீவிரப்படுத்த அரசு முன்வருமா?

மாண்புமிகு திரு. சி. பா. ஆதித்தனார்: வினா எழிலைக் கிழங்கு அல்லது குச்சிக் கிழங்கு அல்லது மரவள்ளிக் கிழங்கைப் பற்றியது. இது டாபியோகா. மாண்புமிகு உறுப்பினர் சொல்லுவது சீனிக் கிழங்கு—ஸ்வீட் பொட்டாட்டோ. அது வேறு. அது கொடியாக வளரும். அதைப் பற்றித் தனியாகக் கேள்வி போட்டால் தகவல் சொல்லலாம்.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்: மரவள்ளிக் கிழங்கு பயிரிட மிகவும் பொருத்தமானது கன்னியாகுமரி ஜில்லா. அங்கு ரப்பர் பிளாண்டேஷன் செய்யும் இடத்தில் இந்த மர வள்ளிக் கிழங்கையும் பயிரிட்டால் ஒரு மடங்கு அதிகமாகக் கிடைக்கும். அதற்காக மாண்புமிகு விவசாயத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் வன இலாகா அமைச்சர் அவர்களுடன் கலந்து அதை நடைமுறைக்குக் கொண்டுவர ஆவன செய்வார்களா?

மாண்புமிகு திரு. சி. பா. ஆதித்தனார்: மர வள்ளிக் கிழங்கை ஊடு பயிராகப் போடுவது அவ்வளவு சரியானது அல்ல. இதற்கு ஆணி வேர் இல்லாமல் பக்கி வேராக பக்கத்தில் மூன்று அடி நான்கு அடி விரிந்து கொண்டு போகும் காரணத்தால் ஊடு பயிருக்குத் தகுதியான பயிர் அல்ல இது.

திரு. சௌடி எஸ். சுந்தரபாரதி: சமீபத்திய கண்டுபிடிப்பின் பிரகாரம் இது எட்டு மாதப் பயிராக இருந்தாலும் வறட்சியால் கஷ்டப்படக்கூடிய இராமநாதபுரத்தில் இந்த நேரத்தில் குறுகிய காலப் பயிரை வைத்தால்தான் விவசாய மக்கள் பலன் பெற முடியுமே தவிர, இதனால் பயன் பெற முடியாது. இது நல்ல திட்டமாக இருந்தாலும் வறட்சி காரணமாக தற்காலிகமாக இதை வைக்க வேண்டுமென்று வற்புறுத்தாமல் மழை பெய்யும்போது வைக்கலாம் என்று சொல்லும் அளவுக்கு சர்க்கார் உத்தரவிடுமா?

1975 ஏப்ரல் 7]

மாண்புமிகு திரு. சி. பா. ஆதித்தனர்: இந்த மரவள்ளிக் கிழங்கிலிருந்து அரிசி தயார் செய்ய முன்கூட்டியே இயந்திரம் ஒன்றை நிறுவி சோதனை பார்க்க மைசூரில் உள்ள புட் டெக்னலஜிகல் அன்ட் ரிசர்ச் இன்ஸ்டிட்யூட், சோதனைக் கூடத்தோடு தொடர்பு கொண்டுள்ளோம்.

திரு. என். மருதாசலம்: மரவள்ளிக்கிழங்கில் இருந்து சேமியா செய்யப்படுகிறது. இப்போது நமக்கு உணவு தானியங்கள் மிக அத்தியாவசியமாக இருக்கிறது. ஆகவே அந்த சேமியாக் கம்பெனிகளை அதிகப்படுத்த அரசாங்கத்திற்கு உத்தேசமுண்டா?

மாண்புமிகு திரு. சி. பா. ஆதித்தனர்: ஜவ்வரிசி அல்லது சேமியா, இவற்றை தற்போது அரசாங்கம் உற்பத்தி செய்யவில்லை. தனியார் தொழிற்சாலைகளில்தான் ஜவ்வரிசி அல்லது சேமியா உற்பத்தி செய்கிறார்கள். பொதுவாக அதிலிருந்து சஜி அல்லது ரவை உற்பத்தி செய்கிறார்கள். சென்னையில் ஏராளமாக அந்த ரவை விற்பனையாகிறது. கேரளாவிலிருந்து இங்கு சென்னைக்கு வந்து கடை வைத்து இந்தக் கிழங்கில் இருந்து தயார் செய்யப்பட்ட ரவையை விற்று, பெருவாரியான ஹோட்டல்களில் ரவை மூலம் செய்கிற பலகாரங்களுக்கு இந்த ரவையைப் பயன்படுத்தி வருகிறார்கள்.

சிறு உழவர்கள் வளர்ச்சித் திட்டம்

*571 வினா—**திரு. என். கிட்டப்பா:** மாண்புமிகு வேளாண்மைத் துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) கோவை மாவட்டத்திலுள்ள சிறு விவசாயிகளின் அபிவிருத்திக்கென தனித்திட்டம் எதையேனும் அரசு தயாரித்து வருகின்றதா?

(இ) ஆம் எனில், அதன் விபரம் என்ன?

மாண்புமிகு திரு. சி. பா. ஆதித்தனர்: (அ) ஆம்.

(இ) ஐந்து ஆண்டுகளில் 150 லட்சம் ரூபாய் மூலதனச் செலவு செய்யவும் 876 லட்சம் ரூபாய் கடன் கொடுக்கவும் திட்டமிடப்பட்டிருக்கிறது.

திரு. கே. என். குமாரசாமி : இந்தத் திட்டம் எவ்வளவு ஏக்கர் உள்ள விவசாயிகள் அல்லது கூட்டாக அல்லது தனித் தனியாக, எந்த அடிப்படையில் இந்தத் திட்டத்தைச் செயல்படுத்த முடியும் ?

மாண்புமிகு திரு. சி. பா. ஆதித்தனார் : கோவை மாவட்டத்தில் இப்போதுதான் இது தொடங்கப்பட்டு வருகிறது. அது என்னென்ன ப்ளாக்குகள் என்பது என் கைவசம் இல்லை.

திரு. என். கே. பழனிசாமி : சிறிய விவசாயிகளுக்கு என்னென்ன விதத்தில் இதைச் செய்யக்கூடிய ஒரு திட்டம் இந்தத் திட்டத்தில் அடங்கியிருக்கிறது ?

TheHon. THIRU Si. Pa. ADITANAR : I must first say that the Small Farmers Scheme and the Marginal Farmers and Agricultural Labourers' scheme have been merged together.
முன்பு சிறிய விவசாயிகளுக்கு தனித்திட்டமும் சின்னஞ்சிறு அல்லது விவசாயத்தொழிலாளர்களுக்கு ஒரு திட்டமும் செயல் பட்டு வந்தது. இந்த இரண்டு திட்டங்களும் ஒருங்கிணைக்கப் பட்டு இப்போது ஒரே திட்டமாக செயல்பட்டு வருகிறது. இதில் (short term) கடன் கொடுக்கப்படுகிறது. பயிர் கடன். அதே போல் லாங்க் டேர்ம் கடன்களும் கொடுக்கப்படுகிறது. வேறு ஆடு, மாடு, கோழி வளர்க்க உதவித் தொகையும் கடனும் கொடுக்கப்பட்டு வருகிறது. அத்திட்டத்தை பூராவாகச் சொல்லப்போனால் அது 40, 50 பக்கங்கள் இருக்கிறது. சுருக்க மாகச் சொன்னேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: கேள்வி எண்கள் 572, 573, 574 இவை அமைச்சர் அவர்களின் வேண்டுகோளுக்கு இணங்க ஒத்திவைக்கப்படுகின்றன.

Multi Media Festival at Adiyamankottai

* 575 *Q.*—THIRU B. VENKATASWAMY : Will the Hon. the Minister for Religious Endowments be pleased to state :

(*a*) whether any Multi-Media Festival for offering publicity to the Government programmes were held at Adiyamankottai in Dharmapuri district during September 1974; and

(*b*) if so, the details thereof?

1975 ஏப்ரல் 7]

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன்: (அ) ஆம்.

(இ) அரசு தருமபுரி மாவட்டத்தில் நிறைவேற்ற எடுத்துக் கொண்ட பல்வேறு வளர்ச்சித் திட்டங்கள் குறித்த தகவலை மக்களிடையே பரப்புவதற்கு இம்மாவட்டத்தில் 20—9—1974 முதல் 20—10—1974 வரை பல்துறைப் பணிவிளக்க விழா நடத்தப்பட்டது. இந்த விழாவை அதியமான் கோட்டையில் நமது மாண்புமிகு முதலமைச்சர் 20—9—1974 அன்று தொடங்கி வைத்தார். இந்த விழாவை நடத்திட அரசு ரூ. 15,000 செலவு அனுமதித்தது.

Milk in Polythene bags.

*576 Q.—Thiru N. K. PALANISAMY: Will the Hon. the Minister for Religious Endowments be pleased to state:

(a) whether the Dairy Development Corporation proposes to supply milk in Polythene bags in the city of Madras; and

(b) if so, the details thereof?

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன்: (அ) ஆம்.

(இ) தமிழ்நாடு பால்வள நிறுவனம் கடந்த 31—3—1975-ம் நாள் முதல் சென்னை மாநகரில் பாலிதீன் பைகளில் பால் விற்பனை செய்து வருகிறது. சென்னை மாநகரில் தெரிந்தெடுக்கப்பட்ட பால் விற்பனை நிலையங்களில் பாலிதீன் பைகள் மூலம் பால் விற்கப்படுகிறது.

திரு. என். கே. பழனிசாமி: இந்த பை செய்ய எவ்வளவு கிரயமாகிறது? மாதவரத்திலிருந்து கொண்டுவரக்கூடிய பால் நடுவழியில் கலப்படம் செய்யப்படுவதைத் தடுக்க என்னமாதிரி நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது?

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன்: தற்போது இந்த பாலிதீன் பைகள் மூலம் பால் வழங்க ப்ரான்ஸ் நாட்டிலிருந்து இயந்திரங்கள் இறக்குமதி செய்யப்பட்டுள்ளது. அந்த இயந்திரங்களுக்கு சுமார் ரூ. 3.36 லட்சம் செலவாகிறது. ஒரு மணி நேரத்தில் ஒரு லிட்டர் கொள் அளவு உள்ள ஐயாயிரம் பைகளை நிரப்பக் கூடிய திறன் பெற்ற அந்த இயந்திரத்தின் மூலம்,

பாலில் கலப்படம் செய்வதை அந்தப் பாலிதீன் பைகளில் விற்பதால் தடுக்கப்படுகிறது. ஏற்கனவே கண்ணாடிப் புட்டி களில் வழங்கப்படுவதில் சிலயிடங்களில் சில பேர்கள் கலப்படம் செய்து விடுகிறார்கள் என்று கூறியதால் இந்த பாலிதீன் பைகள் மூலம் விற்பனை செய்வதற்கு இப்போது இம்மாதிரி சில இடங் களில் ஏற்பாடு செய்திருக்கிறோம்.

மாதவரம் பால்பண்ணையிலிருந்து வழங்கப்பட்ட கடன்கள்

* 577 வினா—திரு. கே. எ. வகாப்: மாண்புமிகு அறநிலையத் துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடை யளிப்பாரா—

(அ) மாதவரம் பால்பண்ணையின் மூலம் வழங்கப்பட்ட கடன்கள் எவ்வளவு ?

(இ) அவற்றில் காலங்கடந்த கடன்கள் எவ்வளவு ?

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : (அ) மாதவரம் பாற் பண்ணையில் உள்ள உரிமைதாரர்களுக்குக் கடன் வழங்க ரூ. 75,000 தொகைக்கு அரசு அனுமதி வழங்கியுள்ளது. இதில் ரூ. 30,000 1973-74-ல் ஆறு உரிமைதாரர்களுக்குத் தலா ரூ. 5,000 விதம் வழங்கப்பட்டது.

(இ) முந்தைய ஆண்டுகளில் உரிமைதாரர்களுக்கு வழங்கப் பட்ட கடன் ரூ. 20,330 தவணைக் காலம் கடந்து போய் இன்னும் வசூலிக்கப்படாமல் உள்ளது.

Conference of Rehabilitation Commissioners

* 578 Q.—THIRU N. K. PALANISAMY: Will the Hon. the Minister for Harijan Welfare be pleased to state:

(a) whether a conference of Rehabilitation Commissioners of Southern States and the Officers of the Central Departments of Rehabilitation was held at Hyderabad in June 1974;

(b) whether any representative of the State Government attended the Conference; and

(c) the details of the decision taken at the conference?

மாண்புமிகு திரு. என். இராசாங்கம் : (அ) ஆம்.

1975 ஏப்ரல் 7]

(இ) ஆம். அரசு வருவாய்த் துறை செயலாளர், வனத் துறைத் தலைவர், அகதிகள் புதுவாழ்வு இயக்குநர் ஆகியோர் இக்கூட்டத்தில் கலந்து கொண்டனர்.

(உ) ஹைதராபாத்தில் 1974 ஆம் ஆண்டு ஜூன் திங்களில் நடைபெற்ற தென் மாநிலங்கள் அகதிகள் புதுவாழ்வுத் துறைக் கமிஷனர்கள்/செயலாளர்கள் ஆகியோர் கலந்துகொண்ட கூட்டத்தில் விவாதிக்கப்பட்ட குறிப்பின் நகல் ஒன்று சட்ட மன்ற நூலகத்தில் வைக்கப்பட்டுள்ளது.

திரு. என். கே. பழனிசாமி: மண்டபம் போன்ற இடங்களில் பர்மா அகதிகள் ஆகட்டும் அல்லது கன்னியாகுமரியில் உள்ள சிலோன் அகதிகள் ஆகட்டும் ரப்பர் தோட்டங்களில் மிகக் குறைவான கூலியில் வேலை செய்யக்கூடிய ஒரு நிர்ப்பந்தம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. பலவகைகளில் அந்த அகதிகள் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். அவர்களுக்கு உதவ திட்டம் தீட்டப் பட்டதா இந்த மாநாட்டில்?

மாண்புமிகு திரு. என். இராசாங்கம்: இந்தக் கூட்டத்தில் எடுக்கப்பட்ட முடிவுகள்—

ஸ்ரீஇலங்கா அகதிகளை மலைத்தோட்டங்கள், தொழில் தோட்டங்கள், நிலக்குடியேற்றத் திட்டங்கள் ஆகியவற்றில் அமர்த்துவது பற்றி ஆய்வு செய்தல்.

ரொக்க உதவித் தொகை கொடுப்பதன் மூலம் தனிப்பட்ட தொழில் அதிபர்களின் நிறுவனத்தில் அகதிகளுக்கு வேலைவாய்ப்பு அளித்தல்.

அகதிகள் கூட்டுறவு நிதி வழங்கு வள வங்கிகளில் மேம்பாட்டு பிரிவு ஒன்றை ஏற்படுத்தல்.

வணிகக் கடன்கள், வீட்டு வசதி கடன்கள் ஆகியவற்றின் உச்சவரம்பை உயர்த்துதல்.

அரசுத் துறை நிறுவனங்களில் தொழில்களிலும், புதுவாழ்வுத் திட்டங்களிலும் அகதிகளுக்கு வேலைவாய்ப்பு அளித்தல்.

இவற்றையெல்லாம் நிறைவேற்றிக் கொடுத்துவருகிறோம். ஏதாவது குறைபாடுகள் இருந்தால் கட்டாயம் அதைக் கவனிக்கிறோம்.

(முற்பகல் 10-00)

திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்: தலைவரவர்களே, இந்த அகதிகள் புனர் வாழ்வு திட்டத்தின் அடிப்படையிலே பல்வேறு இடங்களில் குடி அமைப்பு செய்வதற்கு திட்டங்களைத் தீட்டியிருக்கிறார்கள். ஆனால் இந்த திட்டங்களெல்லாம் முழுமை பெறவில்லை. உதாரணத்திற்கு வியாசர்பாடி போன்ற பகுதியில் இருக்கிறவர்கள் அவதிக்குள்ளாகியிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு 3 செண்ட் நிலமாவது கொடுப்பதற்கு அரசாங்கம் வேண்டிய ஏற்பாடு செய்யுமாவென்று அறிய விரும்புகிறேன். அதுவல்லாமல் அவர்களுக்குக் கட்டிடம் கட்டிக் கொடுப்பதற்கு ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிற பணம் குறைவாக இருக்கிறது. அதையும் சற்று உயர்த்திக் கொடுப்பதற்கு அரசாங்கம் வேண்டிய ஏற்பாடுகளைச் செய்யுமாவென்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. என். இராசாங்கம்: தலைவரவர்களே, சமீபத்தில்தான் அவர்கள் இங்கு வந்து ஒரு கூட்டமே கூட்டி, அதிகாரிகளை வைத்து ஆலோசனை நடத்தி அவர்களுக்கு இடங்கள் ஒதுக்குவது பற்றி முடிவு எடுப்பதாகச் சொல்லி இருக்கிறார்கள். மத்திய அரசாங்கம் கொடுக்கிற நிதி கட்டிடத் திற்குப் போதவில்லை என்ற காரணத்தினால் மீண்டும் கேட்டிருக் கிறோம். அவர்கள் கொடுக்கவில்லையென்றால் தமிழக அரசே செய்வதற்கு முதலமைச்சரவர்களைக் கலந்து ஆவன செய்யலாம் என்று முடிவு செய்திருக்கிறோம்.

சீத்தாபுரம் அரிசனங்களுக்கு வீட்டு மனைகள்

*579 வினா—**திரு. வை. பாலசுந்தரம்:** மாண்புமிகு அரிசன நல அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) அச்சிறுப்பாக்கம் தொகுதியில் சீத்தாபுரம் அரிசன குடியிருப்பில் உள்ளவர்களுக்கு அந்த இடத்தை பட்டா செய்து தரும் செயற்குறிப்பு ஏதேனும் அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளதா?

(இ) ஆம் எனில், அதன் விபரம் என்ன?

மாண்புமிகு திரு. என். இராசாங்கம்: (அ) & (இ) சீதாபுரம் அரிசன காலனியில் உள்ள அரிசனங்களுக்கு வீட்டுமனை வசதி அளிப்பதற்காக திம்மாபுரம் கிராமத்தில் 6.75 ஏக்கர் புஞ்சை

1975 ஏப்ரல் 7]

நிலங்களை ஆர்ஜிதம் செய்வதற்கான பிரிவு 6 விளம்பல் வரைவு 22—12—1972 அரசால் ஏற்கப்பட்டு, 13--9--1974-ல் மாவட்ட ஆட்சியாளரால் அவார்டு நிறைவேற்றப்பட்டுள்ளது. வீட்டு மனைக்கான வரைபடங்கள் தயாரிக்கப்பட்டு வருகின்றன.

திரு. வை. பாலசுந்தரம் : தலைவரவர்களே, கடந்த 4, 5 ஆண்டு களாக நம்முடைய சர்க்கார் இதை அங்கீகரித்தும் கூட, அவர்கள் பட்டா பெறுவதற்கான வாய்ப்பை அங்கீகரிக்கின்ற சில பெரிய மனிதர்கள் கெடுக்கிறார்கள் என்று சொல்லப்படு கிறதே, ஊராட்சித் தலைவர் கெடுக்கிறார் என்று அங்கிருக்கிற மக்கள் சொல்கிறார்களே, இதனால்தான் காலதாமதம் என்று அந்த மக்கள் கருதுகிறார்களே, இது உண்மையாவென்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. என். இராசாங்கம் : தலைவரவர்களே, இப்போது வரைபடங்கள் தயாராகி மனைகளில் வீடுகள் கட்டு வதற்கு நடவடிக்கைகள் நடந்து கொண்டிருக்கின்றன.

குளித்தலையிலுள்ள அரிசன மாணவர் விடுதி

*** 580 வினு—திரு. பெ. சௌந்தரபாண்டியன்** : மாண்புமிகு அரிசன நல அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினுக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) குளித்தலை அரிசன மாணவர் விடுதியில் மாணவர் களுக்கு முட்டை, பால் தருவதில்லை என்று கூறப்படுவது உண்மையா ?

(இ) ஆம் எனில், அதற்குப் பதிலாக வேறு ஏதாவது சத்துள்ள உணவு வழங்கப்படுகிறதா ?

மாண்புமிகு திரு. என். இராசாங்கம் : (அ) ஆம்.

(இ) இல்லை.

திரு. பெ. சௌந்தரபாண்டியன் : தலைவரவர்களே, குளித்தலை அரசினர் மாணவர் விடுதியில் முட்டை, பால் தருவதில்லை என்று பல மாணவர்கள் முறையிட்ட பிறகுதான் இந்தக் கேள்வியை நான் எழுப்பினேன். ஆனால் அமைச்சரவர்கள் இல்லையென்று கூறுகிறார்கள். இருந்தாலும் பரவாயில்லை. மாணவர்களுக்கு சத்துணவு தருவதற்குத்தான் முட்டை, பால், வழங்க ஏற்பாடு

செய்யப்பட்டிருக்கிறது. பல மாணவர்கள் விடுதிகளில் முட்டை, பால் கொடுப்பதில்லை. ஆகவே, இது குறித்து அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமாவென்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. என். இராசாங்கம்: தலைவரவர்களே, உறுப்பினர் அவர்கள் எந்தப் புகாரை வைத்து முட்டை, பால் வழங்கப்படவில்லையென்று சொன்னார்களோ அதே போல எங்கும் நிலைமை இருந்த காரணத்தினால் இதைப் பற்றி ஆலோசிப்பதற்கு முன்னால் வறட்சி நிலை ஏற்பட்டு அதன் காரணமாக அரிசி விலை ஏறிவிட்டதாலும், மற்ற பண்டங்களின் விலை அதிகரித்து விட்டபடியாலும் 5 ரூபாய் அதிகப்படியாக முட்டை, பாலுக்காக கொடுக்கப்பட்டதையும் சேர்த்து ஏற்கெனவே மாணவர்களுக்குக் கொடுத்து வந்த உணவின் அளவுகள் குறையக்கூடாது என்று சரி செய்து வைத்திருக்கிறோம், இது தற்காலிகமானதுதான். இதை பின்னால் ஆலோசனை செய்து நடவடிக்கை எடுக்கலாம் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. எம். சுரேந்திரன் தலைவரவர்களே, இப்போது நகரத்தில் வழங்குகிற உணவு மிகவும் புழு நிறைந்ததாக. . .

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: சுரேந்திரன் இந்த பாயிண்ட் ஆஃப் ஆர்டரைப் பற்றி ஏற்கெனவே அனுமதிக்க முடியாது, அப்ரோப்பிரியேஷன் பில்லில் பேசிக் கொள்ளுங்கள் என்று சொன்னேன். அப்படியிருந்தும் இப்போது பேசுவது முறையல்ல.

வினாக்கள்–விடைகள் முடிவுற்றன.

[குறிப்பு.—ஓர் உரையின் தொடக்கத்தில் வெள்ளிக்குறி இடப்பட்டிருந்தால் அவ்வுரை உறுப்பினரால் சரிபார்க்கப்பட்டது என்பதைக் குறிக்கும்.]

(3) கவன ஈர்ப்பு

கூடலூர் தாலூகா, கொலப்புள்ளி என்ற இடத்தில் புது வாழ்வுத் திட்டத்தில் இலங்கை தமிழருக்கு வேலை வாய்ப்பு அளிக்கப்படாமை குறித்து.

திரு. கே. என். குமாரசாமி: தலைவரவர்களே, பேரவை விதி 41-ன் கீழ் கீழ்க்கண்ட அவசரப் பொது முக்கியமான காரியத்தை மாண்புமிகு அரிசன நல அமைச்சரின் கவனத்திற்குக் கிற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

1975 ஏப்ரல் 7] [திரு. கே. என். குமாரசாமி]

கூடலூர் தாலுக்கா, சேரன்கோடு பகுதி, கொலப்புள்ளி என்ற இடத்தில் புது வாழ்வுத் திட்டத்தின் கீழ் 1,500 இலங்கைத் தமிழர் குடும்பங்களுக்கு வேலை வாய்ப்பு அளிக்கப்படாமல் இருப்பதால் அவர்களுக்கு ஏற்பட்டுள்ள இன்னல்கள் பற்றிய அவசர பொது முக்கியமான காரியத்தை மாண்புமிகு அரிசன நலத்துறை அமைச்சரவர்கள் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. என். இராசாங்கம்: தலைவரவர்களே, ஸ்ரீலங்காவிலிருந்து வரும் அகதிகளுக்குப் புது வாழ்வு அளிக்கும் நடவடிக்கைகளில் ஒன்றாக, 1,875 அகதிக் குடும்பங்களிலிருந்து 3,750 அகதிகளை குடியமர்த்துவதற்காக நீலகிரி மாவட்டம், கூடலூர் வட்டத்தில் 3,750 ஏக்கர் பரப்பளவில் தேயிலைத் தோட்டங்களை வளர்ப்பதற்கான திட்டம் காடுகள் துறையினால் செயல்படுத்தப்பட்டு வருகிறது. பெருந்திட்டத்திற்கு ஒப்புதல் வழங்குவதை எதிர்நோக்கி, இத்திட்டத்தின் முதல் நிலையை, அதாவது 750 ஏக்கர் பரப்பளவில் தேயிலைத் தோட்டங்களை வளர்ப்பதற்கு இந்திய அரசு அனுமதி வழங்கியுள்ளது.

இதுவரையில், மொத்தம் 1,892 பேர் அடங்கிய 444 குடும்பங்கள் இத்தேயிலைத் தோட்டங்களில் அமர்த்தப் பட்டுள்ளனர். இக்குடும்பங்கள் அனைத்துக்கும் இலவச வீட்டு வசதி கொடுக்கப்பட்டுள்ளது. மேற்சொன்னவர்களில், 858 அகதித் தொழிலாளர்களுக்கு முறையான வேலை வாய்ப்பு அளிக்கப் பட்டுள்ளது. 91 அகதிகள் அரசுப் பணியில் அமர்த்தப் பட்டுள்ளனர். குடும்பம் ஒன்றுக்கு இரண்டு தொழிலாளர் வீதம் முறையான பணி அளிக்க வகை செய்வதே அரசின் நோக்கமாகும். ஆயினும் வேலை இருக்கும்போது, மற்றவர்களும் தாற்காலிகப் பணியாளர்களாக வேலைக்கு எடுத்துக்கொள்ளப்படுகின்றனர்.

அகதிகளுக்கு புதுவாழ்வு அளிப்பதற்கு எத்தகைய உதவி அளிக்கப்பட வேண்டும் என்பது பற்றி, அவரவர் குடும்ப அட்டைகளில் கண்டியிலுள்ள உதவி ஹை கமிஷனர் அலுவலகத்தில் உள்ள முதல் செயலாளரால் குறிப்பிடப்படுகிறது. வேலை காலியிடம் குறித்து திட்ட அதிகாரிகள் அனுப்பும் அறிக்கையின் அடிப்படையில் அகதிகள் வேலைக்காக மலைத்

தோட்டங்களுக்கு அனுப்பப்படுகின்றனர். அகதிகள் வந்து சேர்ந்தவுடன் அவர்களுக்கு வேலை வாய்ப்பு அளிக்கப்படுகிறது. ஸ்ரீலங்கா அகதிகளின் புது வாழ்வுக்காகத் தொடங்கப்படும் மலைத் தோட்டங்களில் உள்ள வேலை வாய்ப்பின் அடிப்படையிலேயே ஸ்ரீலங்காவில் கண்டியிலிருந்த அகதிகள் அனுப்பப்படுவதால் மலைத் தோட்டங்களில் வந்து சேர்ந்த தொழிலாளர்களுக்கு வேலை வாய்ப்பு அளிக்கப்படவில்லை என்ற பிரச்சனைக்கே இடமில்லை. எனவே, நீலகிரி மாவட்டம், கூடலூர் வட்டம், சேரங்கோடு வட்டாரத்தில் கோலப்பள்ளி என்னும் இடத்தில் ஸ்ரீலங்கா அகதிகள் புதுவாழ்வு திட்டத்தின் கீழ் 1,500 அகதிகள் குடும்பங்களுக்கு வேலை வாய்ப்பு அளிக்கப்படவில்லை என்பதும் அவர்கள் அவதியுறுகின்றனர் என்பதும் சரியல்ல.

திரு. கே. என். குமாரசாமி: தலைவரவர்களே, அமைச்சரவர்கள் பதில் சொல்லும்போது எல்லாம் சரியாக நடப்பதாகச் சொன்னார்கள். 1,500 குடும்பங்கள் அங்கே இருக்கிறது. ஒரு குடும்பத்தில் ஒருவருக்குத்தான் வேலை கொடுக்கிறார்கள். ஒரு குடும்பத்திற்கு இரண்டு பேர் என்று சொல்வது ஒரு சில குடும்பங்களில் இருக்கலாம். ஆனால் எல்லா குடும்பங்களுக்கும் ஒரு குடும்பத்திற்கு இரண்டு பேர் என்று இல்லை. அதே நேரத்தில் அவர்களுக்கு 3 ரூபாய்தான் கூலியாக கொடுக்கிறார்கள். ஆனால் 10 கிலோ தழை பறித்தால் 6 ரூபாய் கூலி அதே கவர்ன்மெண்ட் எஸ்டேட்டில் பிரைவேட்டாக வேலை செய்கிறவர்களுக்கு கொடுக்கிறார்கள் 10 கிலோவிற்கு மேல் பறித்தால் கூடுதல் பணம் கொடுக்கிறார்கள். . . .

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: விளக்கங்கள்தான் கேட்க வேண்டும். இப்படி பேசிக் கொண்டே போகக் கூடாது.

திரு. கே. என். குமாரசாமி: தலைவரவர்களே, ஆனால் இவர்களைப் பொறுத்தவரை இவர்கள் 20 கிலோ பறித்தாலும் 3 ரூபாய் கூலிதான் கொடுக்கிறார்கள். மற்றவர்களுக்குக் காட்டுகிற சலுகையை இவர்களுக்கு காட்டவில்லை. 3 ரூபாய் கூலி கொடுப்பதனால் அவர்கள் எப்படி வாழ முடியும் என்பதை அமைச்சரவர்கள் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன். அவர்களுக்கு கட்டியிருக்கிற வீடு, அந்த டெம்பரரி

தொழிலாளர்களுக்கு கட்டியிருக்கிற வீடுகளில் மனிதன் குடியிருக்க முடியாத அளவிற்கு இருக்கின்றன. அதே நேரத்தில் அவர்கள் குடியிருக்கக் கூடிய பகுதியில் வைத்திய வசதி கிடையாது. அங்கே குடி நீர் டாங்க் கட்டியிருக்கிறார்கள்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: விளக்கம் கேட்பது என்றால் ஒன்றிரண்டு கேள்விகளாகக் கேட்க வேண்டும். இப்படி நீண்ட பட்டியலைக் கொடுத்தால் எப்படி அவைகளுக்கு அமைச்சர் பதில் சொல்ல முடியும்? 41 ஆவது விதியின் கீழ் இரண்டொரு கேள்விகள் விளக்கத்திற்காகக் கேட்கலாம். நீங்கள் இப்போது கேட்பது கேள்வியா?

திரு. கே. என். குமாரசாமி: தலைவரவர்களே, அவர்கள் குடி நீர்ப் பிரச்சனையைப் பொறுத்தவரை, மலைச் சரிவில் ஊற்று நீர்கள் வருகின்றன. அதோடு கக்கூஸ் தண்ணீரும் சேர்ந்து வருகிறது என்றார்கள். நான் கூடப் போய்ப் பார்த்தேன். இந்த நான் சொன்ன 3 பிரச்சனைகளையும் அமைச்சரவர்கள் கவனத்தில் எடுத்துக் கொண்டு பதிலளிக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. என். இராசாங்கம்: தலைவரவர்களே, இங்கே உள்ள குறிப்பில் உள்ளபடி நிலையை விளக்கினேன். மேற்கொண்டு உறுப்பினர் சொல்கிற நிலைமைகளைப் பற்றி விவரங்களை அதிகாரிகள் மூலமாகக் கேட்டு ஆவன செய்வதற்கு நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்கிறேன் என்பதை அவருக்குத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

(4) அறிக்கை அளித்தல்

1969-70, 1970-71 ஆம் ஆண்டுகளுக்கான தமிழ்நாடு மின்சார வாரியத்தின் கணக்குகள் மீதான தணிக்கைக் குழுவின் அறிக்கைகள் பற்றிய பொதுத் தொழில் நிறுவனங்கள் குழுவின் அறிக்கை

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. சௌடி சுந்தரபாரதி அவர்கள் பொதுத் தொழில் நிறுவனங்கள் குழுவின் அறிக்கையை அவைக்கு அளிப்பார்கள்.

THIRU SOWDI S. SUNDARA BHARATHI : Mr. Speaker sir, On behalf of the Chairman, I present the Report of the Committee on the Audit Reports on the Accounts of the Tamil Nadu State Electricity Board for the years 1969-70 and 1970-71.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : அடுத்து மானியக் கோரிக்கைகள் மீது விவாதமும், வாக்கெடுப்பும்.

5. தகவல் கோரல்

(அ) வடாற்காடு மாவட்டத்தில் ஒரு பொதுக் கூட்டத்திற்கு வந்திருந்த சிலர் காவலர் குடையில் ஏறி, குடை இடிந்து விழுந்ததில் இறந்த ஒருவருடைய குடும்பத்திற்கு முதலமைச்சர் நிதியிலிருந்து உதவி அளித்தல் குறித்து.

திரு. நா. வீராசாமி : தலைவரவர்களே, ஆன் எ பாயிண்ட் ஆஃப் இன்ஃபர்மேஷன். 5 ஆம் தேதியன்று என் தொகுதியில் ஒரு பொதுக் கூட்டம் நடைபெற்ற நேரத்தில் போலீஸ்காரர்களுக்காகப் போடப்பட்டிருந்த குடையின் மேல் பலபேர் ஏறியதாகவும், அந்தக் குடை இடிந்து விழுந்து ஒருவர் இறந்து விட்டதாகவும் பத்திரிகையில் செய்தி வந்திருக்கிறது. அவர் எந்தக் கட்சிக்காரராக இருந்தாலும் முதலமைச்சரவர்கள் நிதியிலிருந்து எத்தனையோ குடும்பங்களுக்கு உதவி செய்கிறார்களே அதைப் போல் என்னுடைய தொகுதியில் இறந்துவிட்ட அந்த நண்பர் குடும்பத்திற்கு முதலமைச்சரவர்கள் நிதியிலிருந்து உதவி செய்வார்களாவென்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : தலைவரவர்களே, இதுபோன்ற விழாக்கள், கூட்டங்களில் விபத்துக்களில் இறந்து போனால் உதவி செய்வது அரசின் கடமையாக அண்மைக்காலமாக இருந்து வருகிறது. கோயில் விபத்தில் இறந்தவர்களுக்கு தலா இரண்டாயிரம் ரூபாய் என்று கொடுக்கப்பட்டது. அதைப் போலவே இதிலும் இறந்தவர் குடும்பத்திற்கு முதலமைச்சர் நிதியிலிருந்து இரண்டாயிரம் ரூபாய் கொடுக்க ஆணையிடப் பட்டிருக்கிறது.

1975 ஏப்ரல் 7]

THIRU K. SUPPU : I am raising a point of order whether what the hon. Member has stated can come under point of order and whether it could be replied to by the Hon. Chief Minister. Is it according to rule, I want to know.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: தலைவர் அவர்களே, சில நேரங்களில் ஆன் எ பாயின்ட் ஆப் இன்பர்மேஷன் என்ற முறையில் கேள்வி நேரம் முடிந்ததும் உறுப்பினர்கள் மீண்டும் சில கேள்விகளைக் கேட்பார்கள். போலீஸ் ஐ.ஜி. ஆபீசில் பறக்கிற கொடி பற்றி கூட, திரு. பொன்னப்ப நாடார் சில கேள்விகளை பாயின்ட் ஆஃப் இன்பர்மேஷன் என்ற முறையில் கேட்டுள்ளார்கள். பாயின்ட் ஆஃப் ஆர்டர் என்றுதான் கேட்கக் கூடாது. பாயின்ட் ஆஃப் இன்பர்மேஷன் என்ற முறையில் கேட்கலாம்.

(ஆ) திருவான்மியூரில் நடந்த பகல் கொள்ளை குறித்து

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி: சார், திருவான்மியூர் பகுதியில் ஒரு பீதி நிலவுகிறது. பட்டப் பகலில் கொள்ளையடிக்கிறார்கள் என்று சொல்கிறார்கள். . . .

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: தலைவர் அவர்களே, அது சம்பந்தமாக போலீசார் தீவிரமான நடவடிக்கை எடுத்து வருகிறார்கள்.

(இ) பி.ஏ., பி.எஸ்ஸி. வினாத்தாள்களில் பிரதம அமைச்சர் பேசிய ஓர் அரசியல் கருத்தைப் பற்றி குறிப்பிடப் பட்டிருப்பது குறித்து

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்: ஆன் எ பாயின்ட் ஆஃப் இன்பர்மேஷன், இந்த வருடம் பி.ஏ., பி.எஸ்ஸி. கேள்வித்தாள்களில் பிரதம மந்திரி அவர்கள் ஒரு அரசியல் கருத்தைப் பற்றிப் பேசியிருக்கிறார்கள். அதில் குறிப்பாக, ஊழல் இந்த நாட்டில் சர்வ சாதாரணம் என்ற முறையில் பேசியிருக்கிறார்கள். (பேப்பரைப் படிக்க ஆரம்பிக்கிறார்.)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: இது எல்லாம் இங்கே படித்துக் கொண்டிருக்க வேண்டாம்.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்: இந்த நாட்டிலே இருக்கிற இளைஞர்கள் இடத்தில் இந்த மாதிரியான கருத்தைத் தோற்றுவிப்பது அவர்கள் மனதில் களங்கம் ஏற்படுத்துவதாக இருக்கும். இந்த விஷயம் அரசாங்கத்தின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவரப் பட்டிருக்கிறதா? அந்த மாதிரியான நிலையில் அரசாங்கத்தின் கருத்து என்ன?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: அரசாங்கத்திற்கு அப்படி ஏதும் தகவல் வரவில்லை.

6. நடைமுறைக் கேள்வி.

சேரன், பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் இலாப நட்டக் கணக்கு உறுப்பினர்களுக்கு வழங்கப்படாதது குறித்து.

DR. H. V. HANDE: Sir, before the Hon. Minister moves the Demand, I would like to raise a point of order. The practice in this House has been that whenever a demand comes before the House, the papers are sent to us sufficiently in advance. There is also a practice to send all papers connected with the particular Demand and also the brochures, to us sufficiently in advance in that we may get prepared for the discussion. But in the last two days, we have found that we have not been supplied with certain documents by the Assembly Department.

I would like to inform the House that one particular document, namely 'the profit and loss account' of the Corporations have not been sent to us. Is it an omission on the part of Assembly Department that the profit and loss account of Cheran Transport Corporation, Pallavan Transport Corporation, etc., have not been sent to us. If only we had been supplied with it, we would like to know the exact overall position, whether there is loss or profit on the whole, taking the Road Transport as a whole. Then only we can participate in the discussion effectively. For instance I may point out that as regards the sum of Rs. 45 lakhs......

Mr. SPEAKER: அதெல்லாம் வேண்டாம். உங்களுக்குக் காப்பி கிடைக்கவில்லை என்கிறீர்கள். அதுதானே. மற்ற கணக்குகள் எல்லாம் வேண்டாம்.

1975 ஏப்ரல் 7]

DR. H. V. HANDE : My submission is that there is variance between the figures given in brochures and the figures in the profit and loss account. I say this because I had got with great difficulty one copy of the profit and loss account filed with Registrar of Companies. Only if we have the accounts we will know whether the figures given by the Transport Department are correct or not. But we are at a handicap because we have not been supplied that document. There is a lot of discrepancy between the two.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : நீங்கள் பாயின்ட் ஆஃப் ஆர்டர் என்று சொல்லிவிட்டு, பேசிக் கொண்டே போகிறீர்களே.

டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே : அசெம்பிளி டிபார்ட்மெண்டினால், உரிய நேரத்தில் கொடுக்க முடியாமல் போய்விட்டதா ? இல்லாவிட்டால், "இப்பொழுது கொடுத்து விட வேண்டாம், அப்படிக் கொடுத்து விட்டால், பல விஷயங்களை அதிலிருந்து கிளப்பிவிடுவார்கள், விவகாரம் வளர்ந்துவிடும்' என்று அமைச்சர் அவர்கள் கூறி, அதன்படி அசெம்பிளி டிபார்ட்மெண்ட் கொடுக்காமல் இருக்கிறதா, என்பது தெரிய வேண்டும்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : போக்குவரத்து கழகங்களின் ஆண்டறிக்கைகள் உறுப்பினர்களுக்கு அவ்வப்போது சட்ட மன்றத்தில் வழங்கப்பட்டு வருகின்றன. ஆனால் இப்பொழுது ஹாண்டே அவர்கள் கூறியதுபோலவே சில உறுப்பினர்கள், காப்பிகள், தங்களுக்கு சரியான நேரத்தில் வரவில்லை என்று சொன்னார்கள்.

1974 ஆம் ஆண்டுக்கான பாலன்ஸ் ஷீட் ஏற்கனவே உறுப்பினர்களுக்கு வழங்கப்பட்டிருக்கிறது.

We have placed it on the table of the House. It is not available to members at this time now.

1975 ஆம் ஆண்டைப் பொறுத்தவரையில் மார்ச் மாதம் முடிந்து 6 மாதங்களுக்குள் பாலன்ஸ் ஷீட் கொடுக்க சட்டத்திலே வழியிருக்கிறது. ஏற்கனவே வழங்கப்பட்ட பாலன்ஸ் ஷீட் 1974 ஆம் ஆண்டுக்குரியதுதான்.

டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே : பாலன்ஸ் ஷீட் இல்லாமல், எவ்வளவு இன்வெஸ்ட் செய்யப்பட்டிருக்கிறது; எவ்வளவு டெப்பிரிசியேஷன், என்றெல்லாம் எப்படி நாங்கள் பார்ப்பது. . .

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : நீங்கள் வரவில்லை என்று சொல்லியிருக்கிறீர்கள். அமைச்சர் அவர்கள், அவருக்கு வந்ததும் அந்த வரவு-செலவு பேப்பரைக் கொடுத்து விடுகிறேன் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். இப்பொழுது அமைச்சர் திரு. இராமச்சந்திரன் அவர்கள் நிதிக் கோரிக்கைகள் மீது வாக்கெடுப்புக்கு தீர்மானங்களை முன்மொழியட்டும்.

(7) 1975-76 ஆம் ஆண்டுக்கான நிதிக் கோரிக்கைகள் மீது வாக்கெடுப்பு—(தொடர்ச்சி).

(அ). நிதிக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஆளுநர் அவர்களின் பரிவுரையின் மேல், கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன் :

" நிதிக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 77,06,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்."

Thiru N. DENNIS : Sir, to discuss policy, I move :—

" That the allotment of Rs. 77,06,000 under Demand No. 3—Motor Vehicles Acts—Administration be reduced by Rs. 100 ".

திரு. பெ. சௌந்தரபாண்டியன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கிராமப் பகுதிகளில் சிறிய பேருந்துகளை விட்டு பொது மக்களுக்குப் போக்குவரத்து வசதியினைப் பெருக்க வேண்டிய அவசியம் பற்றி விவாதிக்க—

" நிதிக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 77,06,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்." என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

1975 ஏப்ரல் 7]

திரு. எம். சுரேந்திரன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அனுமதி பெற்ற நடத்துனர்களின் கல்வித் தகுதியை கணக்கில் எடுக்காமல் வேலை வாய்ப்பு அளிப்பது குறித்து விவாதிக்க—

"நிதிக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 77,06,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்." என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

THIRU K. T. K. TANGAMANI : Sir, to discuss about the need to rectify abuses in the matter of transfer of bus permits, I move :—

"That the allotment of Rs. 77,06,000 under Demand No. 3—Motor Vehicles Acts—Administration be reduced by Rs. 100".

(ஆ) நிதிக் கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஆளுநர் அவர்களின் பரிவுரையின் மேல், கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன் :

"நிதிக் கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 8,08,43,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்."

திரு. கே. என். குமாரசாமி : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பஸ் தேசிய உடமையாக்குவது பற்றி விவாதிக்க—

"நிதிக் கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்படுகிற ரூ. 8,08,43,000 இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்." என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

THIRU J. JAMES : Sir, to discuss about the necessity to form a single Transport Corporation for the entire State amalgamating all the existing Corporations, I move :—

"That the allotment of Rs. 8,08,43,000 under Demand No. 40; Road Transport Services be reduced by Rs. 100".

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, போக்கு-வரத்துச் சட்டமன்ற உறுப்பினர்களின் ஆலோசனைக் குழு அமைப்பது பற்றி விவாதிக்க—

"நிதிக் கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்கு-வரத்துப் பணிகள் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 8,08,43,000 இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்" என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

திரு. கோவை செழியன் : தலைவரவர்களே, அரசுப் பேருந்துகளில் அதிக அளவு புகை வருவதால் பொதுச் சுகாதாரம் பாதிக்கப்படுவது குறித்து விவாதிக்க—

"நிதிக் கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்கு-வரத்துப் பணிகள் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 8,08,43,000 இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்" என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

(இ) நிதிக் கோரிக்கை எண் 44—எழுதுபொருள்-அச்சுத்துறை.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவரவர்களே, ஆளுநர் அவர்களின் பரிவுரையின்மேல் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

"நிதிக் கோரிக்கை எண் 44—எழுதுபொருள் அச்சுத் துறை என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 5,93,26,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்."

டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே : தலைவரவர்களே, சட்ட மன்ற நடவடிக்கைப் புத்தகங்கள் அச்சிட்டு வழங்குவதில் ஏற்படும் காலதாமதத்தினைத் தவிர்க்க வேண்டியது குறித்து விவாதிக்க—

"நிதிக் கோரிக்கை எண் 44—எழுதுபொருள்-அச்சுத் துறை என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 5,93,26,000 இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்." என்ற வெட்டு தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

THIRU K. T. K. TANGAMANI : Sir, to discuss about the demands of workers in the Government Press, Madras, I move—

That the allotment of Rs. 5,93,26,000 under Demand No. 44—Stationery and Printing—be reduced by Rs. 100.

1975 ஏப்ரல் 7]

THIRU J. JAMES : Sir, to discuss about the necessity to start a Government Printing Press in Kanyakumari district I move—

That the allotment of Rs. 5,93,26,000 under Demand No. 44 —Stationery and Printing—be reduced by Rs. 100.

(ஈ) நிதிக் கோரிக்கை எண் 54—சாலைப் போக்கு-வரத்துப் பணிகள் குறித்த மூலதனச் செலவு

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவரவர்களே, ஆளுநர் அவர்களின் பரிவுரையின் மேல்,கீழ்க்கண்ட தீர்மானதை தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

"நிதிக் கோரிக்கை எண் 54—சாலைப் போக்கு-வரத்துப் பணிகள் குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 1,97,92,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்."

டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே : தலைவரவர்களே, துரித வண்டிகள் ஒவ்வொன்றிலும் போதிய கருவிகள் (டூல்ஸ் செட்) வைக்கப்பட வேண்டியது குறித்து விவாதிக்க—

"நிதிக் கோரிக்கை எண் 54—சாலைப் போக்கு-வரத்துப் பணிகள் குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கிழ் ஒதுக்கப் படுகின்ற ரூ. 1,97,92,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்" என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

THIRU R. PONNAPPA NADAR : Sir, to discuss about the working of the State Transport System with particular reference to long route buses, I move—

"That the allotment of Rs. 1,97,92,000 under Demand No. 54—Capital Outlay on Road Transport Sserrvices, be reduced by Rs. 100".

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவரவர்களே, இந்த மானியங்களை ஒட்டி, ஏற்கெனவே ஆய்வுரை * என்றும், கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு * என்றும் விபரங்கள் மாண்புமிகு

* 157-214 ம் பக்கங்களில் இணைப்புகள் I, II, III, IV, V and VI ஆக அச்சிடப்பட்டுள்ளன.

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்] [1975 ஏப்ரல் 7

உறுப்பினர்களுக்கு தரப்பட்டிருக்கின்றன. ஆகவே, அவைகளை என்னுடைய உரையாக ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதோடு மட்டுமின்றி அதற்குப் பிறகு மூன்று முக்கியமான முடிவுகளையும் அரசு மேற்கொண்டுள்ளது. அந்த முடிவுகளை இப்போதே சொல்லிவிட்டால் மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுடைய விவாதத்திற்கு மிகவும் பொருத்தமாக இருக்கும் என்பதால் அவைகளை சுருக்கமாகச் சொல்லி, முடிக்கிறேன்.

முதலாவதாக, அரசாங்கப் போக்கு-வரத்துத் துறையைப் பொறுத்தவரையில், விரைவுப் பேருந்துகளை தனி நிறுவனமாக, தனி கார்ப்பரேஷனுகை ஆக்குகின்ற அந்த முறையில் அரசு போக்கு-வரத்தாக இயங்கி வருகின்ற அரசாங்க போக்குவரத்தினை பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் ஒரு பகுதியாக, ஒரு மானேஜிங் டைரக்டர் மேற்பார்வையில் வைத்து, அரசு விரைவு பேருந்துகள் தனியாக இயங்கும் என்ற கருத்தைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும், 1971–72-ல் அரசாங்க போக்கு-வரத்துத் துறைக்கு என்று அரசாங்க வரவு-செலவுத் திட்டத்தில் 25 கோடியே 23 லட்சம் ரூபாய் கேட்டிருந்தோம். 72-73-ல் அது 16 கோடியே 77 லட்சமாக குறைந்தது; 1973-74-ல் 10 கோடியே 53 லட்சமாக குறைந்தது; 1974–75-ல் 14 கோடியே 53 லட்சமாக வந்து, இந்த ஆண்டு 9 கோடியே 6 லட்சம்தான் கேட்கிருேம். ஏன் இதைக் குறிப்பிடு கிறேன் என்ருல் பொதுவாக இத்தகைய தொழில்களுக்கு ஆண்டுக்காண்டு சட்டமன்றத்தில் அதிகத் தொகைப் பெறுவது தான் வாடிக்கை. அதற்குப் பதிலாக நிறைய பேருந்துகளை இயக்கியும்கூட ஆண்டுக்காண்டு வரவு-செலவுத் திட்டத்தில் பெரும் பங்கை மேற்கொள்வதற்குப் பதிலாக இந்த தொகை குறைந்துகொண்டே வருவது உண்மையிலேயே காரல் மார்க்ஸ் சொன்னதை நினைவுபடுத்துகிறது. சமதர்ம சமுதாயம் வளர வளர 'ஸ்டேட் வில் விதர் அவே' அரசின் மூலதனம் குறையும்

என்று காரல் மார்க்ஸ் சொன்னார். அதைப்போல ஸ்டேட் ட்ரான்ஸ்போர்ட் பொறுத்தவரையில் நம்முடைய கொள்கையினால் 'ஸ்டேட் ட்ரான்ஸ்போர்ட் டிபார்ட்மென்ட் இஸ் விதரிங் அவே' என்ற அளவுக்கு, அந்த நிறுவனத்தை அரசாங்கம் நேரடியாக நடத்த வேண்டும் என்பதற்குப் பதிலாக தனித் தனி நிறுவனங்களாக ஆக்கி, ஆண்டு வரவு-செலவு திட்டத்திலிருந்து செலவாகின்ற தொகையை வெகுவாக குறைத்து வருகிறோம் என்பதை எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

காரல் மார்க்ஸ் என்ன நினைத்தாரோ தெரியவில்லை. ஆனால் அதை நாங்கள் படித்தோம். இப்போது நடைமுறையில் பார்க்கும் போது, நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டம் வளர வளர அரசாங்கம் தான் நிறைய செலவு செய்ய வேண்டுமென்ற நிலைமை இல்லை. இத்தகைய போக்கு-வரத்து நிறுவனங்கள் அமைத்து இயக்குவதன் மூலம் தமிழ்நாடு இந்தியாவுக்கு வழிகாட்டியாக இருக்கிறது.

இந்தியா என்றாலே பாரதம், பாரதம் என்றாலே உத்தரபிரதேசம் என்பார்கள். அப்படிச் சொல்லக்கூடிய உத்தரபிரதேசத்தின் முதலமைச்சர் நம்முடைய திட்டத்திற்கு சான்றளித்திருக்கிறார்கள். இங்கே தனித்தனியாகப் போக்கு-வரத்து நிறுவனங்கள் அமைக்கப்பட்டு, நல்லமுறையில் செயல்பட்டு வருகின்றன, இதைப்போல உத்தரபிரதேசத்திலும் மாற்றப் போகிறோம் என்று குறிப்பிட்டார்கள்.

நம்முடைய நிறுவனத்தைப் பற்றித் தெரிந்துகொள்ள பல்வேறு மாநிலங்களிலிருந்து வல்லுநர்கள் ஆலோசனைப் பெற வந்துகொண்டிருக்கிறார்கள். மேகாலயா மாநிலமும், மத்திய பிரதேச மாநிலமும் நம்முடைய அதிகாரிகளை அழைத்து ஆலோசனைகள், அறிவுரைகள் கேட்டிருக்கிறார்கள். இதை எதற்குச் சொல்கிறேன் என்றால் ஒரு தொழிலை தனி நிறுவனமாக நடத்தும் கொள்கையை இந்தியாவில் தமிழ்நாடுதான் போக்கு-வரத்துத் துறையில் நடத்தி வருகிறது. இங்கே இருக்கிற அத்தனை பேருந்துகளையும் எடுத்து நடத்துகின்ற கொள்கையை நாம் வைத்திருக்கிறோம். இப்போது எடுத்து நடத்துகின்ற நிறுவனங்கள் சீராக இயங்கி வருகின்றன.

நம்மைப்போல உலகத்திலேயே ஒரே ஒரு நாட்டில்தான் செய்திருக்கிறார்கள். யூகஸ்லேவியா நாட்டில் செய்திருக்கிறார்கள். அரசாங்கம் நடத்துகின்ற தொழில்களை தொழிலாளர்களையே நடத்த சொல்கிறார்கள். பொதுமக்கள் எப்படி சட்டமன்ற உறுப்பினர்களை தேர்ந்தெடுத்து சட்டமன்றம் ஒரு முதலமைச்சரை தேர்ந்தெடுத்து அரசாங்கத்தை நடத்துகிறார்களோ அதைப்போல தொழிலாளர்கள் ஒரு குழுவைத் தேர்ந்தெடுத்து, அந்தக்குழுவிலிருந்து ஒரு தலைவர் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டு, அவர்தான் நிர்வாக இயக்குநராகப் பணியாற்றுகிறார். ஆக, இப்படி யூகஸ்லேவியா நாட்டில் தொழிற்சாலைகளை தொழிலாளர்களே நடத்துகின்ற வாய்ப்பினைப் பார்க்கிறோம்.

நம்முடைய தமிழ்நாட்டிலும் அதே அடிப்படையைப் பின்வற்றி வருகிறோம். மார்ஷல் டிட்டோ போன்றவர்கள் செய்து வந்திருப்பதைப்போல தொழிலாளர்களே தொழிலை நடத்தும் வாய்ப்பினை உருவாக்கிக்கொண்டிருக்கிறோம். தொழில் முதலீட்டில் பங்கும், நிர்வாகத்தில் பொறுப்பும் ஏற்று நடத்தினால் போதும் என்ற வகையில், சமுதாயக் கொள்கைக்கு விரோதமாக இயங்கும் நிலைமை ஏற்பட்டால் அதை கட்டுப்படுத்துகின்ற அதிகாரத்தை சர்க்கார் வைத்துக்கொண்டால் போதும் என்ற வகையில் தொழில்களை தொழிலாளர்களே நடத்துகின்ற முறையில் ஒரு அமைப்பை போக்கு-வரத்துத் துறையில் இன்றையதினம் நாம் உருவாக்கிக்கொண்டிருக்கிறோம். இதை எந்தச் சூழ்நிலையில் உருவாக்கியிருக்கிறோம் என்பதையும் நாம் எண்ணிப்பார்க்க வேண்டும். அமைதியான முறையில் ஒரு பெரிய புரட்சியை செய்திருக்கிறோம். இந்திய அரசியல் அமைப்புச் சட்டத்தில் என்ன நிலைமை இருக்கிறது என்றால் நில பிரபுத்துவ அமைப்பில் இருக்கிறது. 'கேப்பிட்டலிஸ்ட் செட்டப்' என்ற முறையில் இருந்தால் தொழில் முன்னேற்றம் இருக்கும். ஆனால் நில பிரபுத்துவத்தில்தான் நாம் இருக்கிறோம். அப்படி இருக்கும் போது சமதர்ம அமைப்புக்காக இவ்வளவு பெரிய ஜம்ப் என்று சொல்வார்கள், தாண்டுதல் செய்திருக்கிறோம். இதே அரசியல் சட்டத்தை வைத்துக்கொண்டு, அதிகார வர்கத்தை வைத்துக் கொண்டு இவ்வளவு செய்திருக்கிறோம் என்றால் உண்மையிலேயே அதற்கு முழுமுதற் காரணம் தமிழக முதலமைச்சர் டாக்டர்

1975 ஏப்ரல் 7] [திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

கலைஞர் அவர்கள்தான் என்பதை எடுத்துச் சொல்ல நான் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இவை எல்லாம் வரலாற்றில் இடம் பெறக்கூடியவைகள்.

இரண்டாவதாக, ஒரு தொழில் நிறுவனம் தொடர்ந்து வளர்ச்சியடைவதற்கும் முன்னேறுவதற்கும் விஞ்ஞான முறையில் ஆராய்ச்சியும் பயிற்சியும் தேவைப்படுகின்றன. அத்தகைய சூழ்நிலையை உருவாக்கித் தரும் வகையில் 'சதர்ன் ரீஜினல் இன்ஸ்டிடியூட் ஆஃப் ரோட் ட்ரான்ஸ்போர்ட்' தென் வட்டார சாலைப் போக்குவரத்து கல்விக் கூடம் ஒன்றை 50 லட்சம் ரூபாய் செலவில் அமைக்க அரசாங்கம் முடிவு செய்திருக்கிறது. இது நல்ல திறமைக்கும் நம்முடைய தொழில் வளர்ச்சிக்கும் மேலும் மேலும் தொழிலை வளர்க்கவும் பயன்படும். இதுபற்றி கருத்துக் கூறும்போது நம்முடைய முதலமைச்சரவர்கள் தமிழகத்திற்கு மட்டும் இதை வைத்துக்கொள்வதற்குப் பதிலாக இந்தியாவில் தென் மாநிலங்கள் அனைத்துக்கும் பயன்படும் வகையில் வைத்துக் கொள்ளலாம் என்று சொன்னார்கள். தென் மாநிலங்கள் போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சர்கள் மாநாட்டில் இந்தக் கருத்து எடுத்துச் சொல்லப்பட்டு, அவர்களும் இதை வரவேற்றிருக்கிறார்கள். ஏனென்றால் இத்தகைய ஒரு ஆராய்ச்சிக் கூடம் இன்று இந்தியாவில் ஒரே ஒரு இடத்தில், பூனாவில்தான் இருக்கிறது. இவ்வளவு லாரிகள், பேருந்துகள் இதர போக்குவரத்துக்களை இயக்கும் அமைப்புகளை நாம் வைத்திருக்கிறோம். ஆனால் தென் மாநிலங்களில் இத்தகைய ஒரு அமைப்பு இதுவரை இல்லை. ஆகையால் இத்தகைய ஒரு தென் வட்டார சாலைப் போக்குவரத்து கல்விக் கூடம் தொடங்குவது என்று அரசு முடிவு செய்திருக்கிறது. 50 லட்சம் ரூபாய் அதற்குச் செலவாகும். இந்தச் செலவையும் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தங்களுடைய லாபத்திலிருந்து ஏற்றுக்கொள்கின்றன. அரசாங்கத்திற்கு ஒன்றும் இதில் செலவு இல்லை என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

(முற்பகல் 10-30)

அடுத்து, மூன்றாவதாக பல மெம்பர்கள் இங்கே ஏற்கனவே எடுத்து அடிக்கடி வற்புறுத்தி வருவதைப்போல பல்வேறு தொழில் நிறுவனங்களை அரசாங்கம் ஏற்றுக்கொண்டிருக்கிறது,

டி. வி. எஸ். ஏ. பி. டி. எஸ் ஆர் வி எஸ் சக்தி விலாஸ் பஸ் சர்வீஸ், ராமன் அண்டு ராமன் ஆகியவைகளை எல்லாம் அரசாங்கம் தேசியமயமாக்கும் சட்டத்தின் கீழ் மேற்கொண்டிருக்கும். அவர்களுடைய வேலை நிலைமைகளும், ஊதிய விகிதங்களும் வெவ்வேறு வகையில் இருக்கின்றன. அரசாங்கமே இந்தப் போக்குவரத்தை நடத்துகின்ற காரணத்தினால் அரசாங்க போக்குவரத்துத் துறையில் ஒருமாதிரியாக இருக்கிறது. இப்படிப் பார்க்கிறபோது அரசாங்கம் பல்வேறு போக்குவரத்துகளை நாட்டுடமையாக்கி நடத்தி வந்தாலும் அங்கங்குள்ள தொழிலாளர்களது வேலை நிலைமை, ஊதிய விகிதம் ஒவ்வொரு வகையாக இருக்கிறது.

இவைகளை ஒன்றாக்க வேண்டும், ஒரே நிலைமைக்கு தொழிலாளர்களைக் கொண்டுவரவேண்டுமென்ற ஆலோசனையின் அடிப்படையில் கடந்த 3 மாதகாலமாக நிர்வாக இயக்குநரும் போக்குவரத்து கழகங்களும் பாங்கோ அவர்களும் ஒரு குழுவாக இயங்கி இதைப்பற்றி நன்கு பரிசீலித்து ஒரே மாதிரியான வேலை நிலைமையை உருவாக்க ஒரு திட்டத்தைத் தயாரித்திருக்கிறார்கள்.

அப்படி உருவாக்குகின்றபோது மிகப் பெரிய சிறந்த திட்டத்தை புதுமையான திட்டத்தை இந்தியாவில் எங்கும் இல்லாத ஒரு திட்டத்தை அவர்கள் தயாரித்திருக்கிறார்கள். அதில் தொழிலாளர்களது சம்பள விகிதங்களில் கொடுத்திருக்கிறோம். அது உண்மையில் நாம் நினைத்து பாராட்டக்கூடிய ஒன்று. அது என்னவென்றால் இப்போது உலகத்தில் கீழ்திசை நாடான ஜப்பான் நாட்டிலே தான் இந்த முறை இருக்கிறது. ஒருவர் வேலைக்கு வந்துவிட்டால் அந்த நாட்டிலே அவருக்கு life-time employment and longevity pay என்று இருக்கிறது என்று சொல்கிறார்கள். ஒருவர் வேலைக்கு என்று வந்து விட்டால் 55 வயது வரை அவர் ஓய்வுபெறும்வரை வீட்டுக்கு அனுப்பக் கூடாது. அனுப்புவதற்கு சட்டத்தில் இடமில்லை. ஒருவரை வேலைக்கு எடுத்துக்கொண்டால் அவர் அங்கிருந்தே தீரவேண்டுமென்ற நிலைமை இருக்கிறது. நாம் அந்த அளவுக்கு லைப் டைம் எம்பிளாய்மெண்டு என்பதாக நடுவில் ஒருவரை ரெட்ரன்ச்மெண்டு செய்யக்கூடாது; லே ஆஃப் கூடாது என்று தமிழ்நாட்டில் மட்டும் செய்ய முடியாது. இருந்தாலும் போக்குவரத்துக்

கழகங்களில் கூடுமான வரையில் 55 வயது வரை தொடர்ந்து பணியாற்றுகிற வகையில்தான் நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறோம். ஆனால் அதற்கு சட்டப் பாதுகாப்பைத் தர முடியவில்லை. 'Longevity Pay' என்று சொல்லும்போது பணிக்காலம் முழுவதும் தொடர் ஊதியம் தரப்படுகிறது. 30 ஆண்டுகள் பணியாற்றுகிறார்கள் என்றால் பதவி உயர்வு கிடைக்கிறதோ இல்லையோ ஆண்டு தோறும் சம்பள உயர்வு கிடைக்கும்படி செய்திருக்கிறார்கள்.

உதாரணமாக இப்போது கண்டெக்டராக இருக்கிறவர்கள் செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர் உத்தியோகம் எப்போது கிடைக்கும் என்று காத்திருக்க வேண்டும். பதவி உயர்வு கிடைத்தால்தான் கூடுதல் சம்பளம் கிடைக்கும். செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டராக இருக்கிறவர் டிராபிக் இன்ஸ்பெக்டர் பதவி எப்போது கிடைக்கும் என்று காத்திருக்கவேண்டும். இப்படியாகத்தான் ஒரு நிலைமை இருந்துகொண்டிருக்கிறது. இதுதான் மேல்நாடுகளில் கையாளப்படுகிற முறை.

ஆனால் நம்முடைய கலாசாரத்திற்கேற்ப பழக்கவழக்கங்களுக் கேற்ப சீதோஷ்ண நிலைமைக்கேற்ப உள்ள ஜப்பான் நாட்டிலே வேறுவிதமான முறை இருக்கிறது. இங்குள்ளவர்களுக்கு ஆண்டுதோறும் சம்பள உயர்வு வந்து கொண்டே இருக்கும். கண்டெக்டர் செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டராக ஆனாலும்சரி ஆகா விட்டாலும்சரி, செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர் டிராபிக் இன்ஸ்பெக்டராக ஆனாலும் சரி ஆகாவிட்டாலும் சரி ஆண்டுதோறும் சம்பள உயர்வு வந்து கொண்டே இருக்கும். இதனால் பல நன்மைகளை நாம் பார்க்க முடிகிறது.

முதலாவதாக Stability in living conditions குடும்ப வாழ்க்கையை அமைத்துக்கொள்வதற்கு நிரந்தரமான உத்தர வாதம் கிடைக்கிறது. இரண்டாவதாக collectivity குடும்பப் பாசத்தோடு ஈடுபட முடிகிறது. சம்பள உயர்வு வேண்டுமென்றால் எப்படி மேல் பதவிக்குப்போவது என்கிற நிலைமை இல்லாமல், எந்த நிலையில் இருந்து பணியாற்றினாலும் ஊதிய உயர்வு உண்டு என்கிற நிலையில் பணியாற்ற முடிகிறது. இதனால் அவர்களுக்குள்ளே ஒருவரைப்பற்றி ஒருவர் புகார் கூறுவதும், கோள்மூட்டுவதும் சற்றும் இல்லாமல் போய்விடுகிறது.

மூன்றுவதாக 'ஜாப் சாடிஸ்பாக்ஷன்' திருப்திகரமாக இருக்கிறது.

கார்ப்பென்டர் ஒருவருக்கு பதவி உயர்வு கொடுக்கவேண்டுமானுல் போர்மென்ஞகத்தான் கொடுக்கவேண்டும். இவர் போர்மென்ஞக ஆகிறபோது மெக்கானிக்குகளிடத்தில் வேலேவாங்க முடியாது. இவரும் கஷ்டப்படுவார். அவர்களும் கஷ்டப்படுவார்கள். இப்போது போர்மென்ஞக பதவி உயர்வு கிடைக்காவிட்டாலும் போர்மென் சம்பளத்தைப்பெற வாய்ப்பு இருக்கிறது.

நான்காவதாக மிகமிகத் தேவையானது பதவி சாங்ஷன் ஆனுல்தான் ப்ரமோஷன் வரும் என்பதற்காக மேல்மட்டத்தில் சூப்ரவைசரி ஸ்டாப் பதவிகளே அதிகமாக ஏற்படுத்த வேண்டுமென்று போராடுகின்ற சூழ்நிலே ஏற்படுகிறது. இந்தத் திட்டத்தைக் கொண்டுவந்துவிட்டால் மேல்மட்டத்தில் நிறைய போஸ்டுகள் வேண்டுமென்று போராட வேண்டிய அவசியம் இராது. மேல் பதவிகள் கிடைத்தாலும் கிடைக்காவிட்டாலும் தொடர்ந்து ஆண்டுதோறும் ஊதிய உயர்வு வருகிற காரணத்தினுல் போராட்டம் நடத்த வேண்டிய அவசியம் இல்லே.

அதோடு அல்லாமல் அடுத்தபடியாக இதிலே இன்னெரு வசதி என்னவென்ருல் ஒரு தொழிலுக்கு ஒரு சங்கம் என்ற நிலேமை ஏற்பட்டு விடுகிறது. எல்லோருக்கும் எல்லா நிலேயிலும் சம்பள விகிதத்தில் சம்பள உயர்வு என்ற நிலே வந்துவிடுகிற காரணத்தினுல் மெக்கானிக் சங்கம், க்ளார்க்குகள் சங்கம், அக்கவுண்டெண்டுகள் சங்கம் என்பதாக ஒவ்வொரு காட்டகரிக்கும் ஒரு தனிச் சங்கம் ஏற்பட நிச்சயமாக வழியில்லே.

ஜப்பான் நாட்டில் இதை ' (Longevity Pay) என்று சொல்கிருர்கள்.

This system of compensation is commonly called longevity pay, An annual pay rise is given usually in April. This form of compensation has been gradually modified into the pattern of job satisfaction.

மேலும் இதில் ஒரு நன்மை என்னவென்ருல்—பதவி உயர்வு வருகிறபோது அவர்கள் திறமை மட்டுமல்ல திறமையோடு சீனியாரிட்டியும் பதவி உயர்வுக்குச் சேருகிறது.

திடீரென்று சர்வீஸ் குறைவானவர்களை திறமையைப் பார்த்து மேலே போடுகிறபோது சினியாரிடி உள்ளவர்கள் எல்லாம் மனவருத்தம் அடைவது இயற்கை. அதைத் தடுப்பதற்கான வழிவகையாகத்தான் (Age experience) இது வழி செய்கிறது.

இந்தியாவில் ஒரே ஒரு காட்டகரிக்குத்தான் இந்த சலுகைகள் எல்லாம் இருக்கின்றன. அது இந்தியா முழுவதும் பணியாற்றுகிற ஐ. ஏ. எஸ். அதிகாரிகள் தான். Guarantee of permanent employment and this longevity pay. அவர்களுக்கு சீனியர் கிரேடு, செலக்ஷன் கிரேடு என்றெல்லாம் போவதற்கு ஐ.ஏ.எஸ். அதிகாரிகளுக்கு மட்டும்தான் வசதி இருக்கிறது, தொழிலாளர்களுக்கு யாருக்கும் அந்த நிலைமையைக் கொண்டு வரவில்லை.

ஆனல் நாஷனல் செக்டாரில் இதில் கூட வேறுவகைகள் வந்துவிட்டன—நாஷனலைஸ்டு—தேசியமயமாக்கப்பட்ட துறைகளில் பணியாற்றுகிற தொழிலாளர்கள் நாட்டுக்காக உழைக்கின்றவர்கள்--நாட்டுத் தொண்டர்கள் என்ற முறையில் அவர்களுக்குப் பாதுகாப்புத் தரவேண்டும். வாழ்க்கை நெறிகளில் பாதுகாப்புத் தரவேண்டும். இந்த வழியில்தான் இந்தத் திட்டத்தை அமலுக்குக் கொண்டுவருவதாக இருக்கிறோம்.

எப்போதும் புதிய திட்டத்தைக் கொண்டுவருவதாக இருந்தால் நமது முதலமைச்சர் அவர்கள் போக்கு-வரத்துத் துறையையே தேர்ந்தெடுப்பார்கள் என்பது மாண்புமிகு அங்கத்தினர்களுக்கு எல்லாம் தெரியும். முதலீட்டில் பங்கு அளிப்பதாக இருந்தாலும் சரி. பென்ஷன் அளிப்பதாக இருந்தாலும் சரி, அப்படித்தான் செய்தார்கள். அதுபோல ஆயுள் கால ஊதியத் திட்டத்தையும் வருகிற பாட்டாளிகள் தினமான மே நாள் அன்று போக்கு-வரத்துத் துறையில் மாண்புமிகு டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள் துவக்கி வைக்க இருக்கிறார்கள் என்பதை நான் இங்கே மகிழ்ச்சியுடன் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்

இதில் உள்ள சில அம்சங்களைச் சொல்கிறேன். ஒரு டிரைவராக இருக்கிறவர் ரூ. 150 இல் ஆரம்பித்து சீனியர் டிரைவராக செலக்ஷன் கிரேடு டிரைவராக—டிரைவர் இன்ஸ்பெக்டராக இப்படி பதவி உயர்வு பெற்று ரூ. 750 வரை போக முடியும்.

கண்டெக்டராக இருப்பவரும் சரி, அந்தச் சம்பளத்தில் ஆரம்பித்து சீனியர் கிரேடு கண்டெக்டர், செலக்ஷன் கிரேடு கண்டெக்டர் என்பதாக எல்லாம் அவராலும் ரூ. 750 வரை போக முடியும். ஹெல்பர்–கிளீனர்களும் 750 ரூபாய் வரை போக முடியும்.

அதே போல், அட்மினிஸ்ட்ரேடிவ் டிபார்ட்மென்ட்—கிளார்க்காக ஆரம்பிக்கின்றவர்கள் எல்லோரும் ஒரே சம்பளத்திலே ஆரம்பித்து, ஒரே வகையான சம்பளத்தைப் பெற்று, 30 ஆண்டுக்காலத்திற்குத் தொடர் ஊதியத்தினை பெறுகின்ற வாய்ப்பினை அவர்கள் பெறுகிறார்கள்.

அதோடு மட்டுமல்லாமல், அவர்களுக்கு முழு மருத்துவ வசதியும் தர, வேலை நேரத்தில் மருத்துவ மனைகளில் அட்மிட் ஆனால், படுக்கையிலே அட்மிட் ஆனால், அதற்கான முழுச் செலவையும் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மேற்கொள்கின்றன. வெளியேயிருந்து மருத்துவ வசதி பெற்றால், அவர்களுடைய மாதச் சம்பளத்தில் 4 சதவிகிதம் எவ்வளவு வருகிறதோ, அவ்வளவு தொகையை வெளியிலேயிருந்து மருந்து வாங்க வழி வகை செய்யப்பட்டிருக்கிறது.

பஞ்சப் படியைப் பொறுத்தவரையில் 1—3—1975 அன்று அரசாங்கம் என்ன கொடுத்திருக்கிறதோ, அந்தப் பஞ்சப்படி இவர்களுக்கும் உண்டு. அதற்குமேல் விலைவாசி உயர்வு ஒவ்வொரு புள்ளிக்கும் 75 பைசா விதம் கொடுப்பது என்றும் ஏற்கனவே போக்குவரத்துக் கழகங்கள் முடிவு செய்திருக்கின்றன.

அதிலே, ஒரே ஒரு முக்கியமான பிரச்னை—மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சித் தலைவர்களும் எப்பொழுதும்போல் எனக்கு ஒத்துழைப்பு தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன். அது என்னவென்றால், நம்முடைய நாட்டில் பொதுவாக ஒரு பழக்கம் இருக்கிறது. எதற்கெடுத்தாலும், லீவ் கேட்டுக்கொண்டு, ஹாலிடேஸ் கேட்டுக்கொண்டு, காலத்தைத் தள்ளுவது ஒரு மரபாகிவிட்டது.

We are already known as a Nation of holidays. ஆகையினாலே, நிறைய வேலை செய்யாமல் லீவை எடுத்துவிட்டு, அப்படியே குறைவான சம்பளத்தில் போவதா, அல்லது நிறைய

வேலை செய்து, நிறைய சம்பளத்தைப் பெற்று, நல்ல வாழ்க்கை வாழ்வதா என்ற இரண்டு பிரச்னைகளிலும் நாங்கள் எடுத்திருக்கிற முடிவு உண்மையிலே எதிர்க்கட்சிகளும் வரவேற்கும் என்று நாங்கள் கருதுகிற முடிவு நிறைய வேலை செய்யவேண்டும், நிறைய சம்பாதிக்கவேண்டும், நல்லமுறையிலே வாழவேண்டுமென்பது தான். ஏற்கனவே, அவர்களுக்கு 47 நாள் லீவ் வசதி கிடைக்கிறது. இந்தத் திட்டத்தின்கீழ் 33 நாள்தான் அவர்களுக்கு லீவ் கிடைக்கிறது. ஆகவே, அதிலே தொழிலாளிகள் காட்டுகிற தியாகம், ஆண்டுதோறும் அவர்களுக்குக் கிடைக்கிற சம்பள உயர்வின் மூலமும், மருத்துவ வசதியின் மூலமும், வீட்டு வாடகைப் படியின் மூலமும், பிரமோஷனுக்காகக் காத்துக்கொண்டு ஏமாற வேண்டாத நிலையில் அவர்கள் இருக்க வசதி செய்வதன் மூலமும் பெறப்படுகிறது.

ஆகவே, இரண்டு நிலையில் பார்க்கும்போது, போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு எவ்வளவு பெரிய சுமையினை சமாளிக்க வேண்டி வரும் என்பதை உணரலாம். இருந்தாலும் கூட, இத்தகைய ஒரு திட்டத்தை மாற்றியாகவேண்டும். எதற்கெடுத்தாலும் அமெரிக்காவும், பிரிட்டனும், மேலை நாடுகளும் என்ன நடத்துகின்றனவோ, அதுபோல் இன்டஸ்ட்ரியல் டீஸ்பியூட்ஸ் ஆக்ட் என்று போட்டுக்கொண்டு—சட்டமே இன்டஸ்ட்ரியல் டிஸ்பியூட்ஸ் ஆக்ட்—பிரச்னைகளை வளர்த்துக்கொண்டிருப்பதைவிட, உத்தரவாதமான வாழ்க்கையைத் தர வழி வகுக்க, ஓரளவு வழி வகை செய்ய வேண்டுமென்ற முறையில் இந்தத் திட்டம் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிறது. இதை மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் வரவேற்பார்கள் என்று கருதி என் உரையை இதோடு முடித்துக் கொள்கிறேன்.

* **திரு. வீ. கே. இராஜாப் பிள்ளை :** தலைவரவர்களே, இந்த அவையின்முன் மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களால் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கும் மானியக் கோரிக்கைகள்மீது எங்கள் கட்சி அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் கொடுத்திருக்கும் வெட்டுத் தீர்மானங்களை ஆதரித்து சில கருத்துக்களைக் கூறுவதற்கு விரும்புகிறேன்.

அமைச்சரவர்கள் பேசும்பொழுது கார்ல் மார்க்சையும், யூகோஸ்லேவியாவிலே திட்டங்கள் எப்படி நடக்கின்றன, ஜப்பானிலே எப்படி நடக்கின்றன என்பதனையெல்லாம், கேட்பதற்கு இனிமையாக, அழகாக எடுத்துக் கூறினார்கள். ஆனால், அவர்கள் செய்து

கொண்டு வந்திருக்கிற காரியங்களையெல்லாம் பார்க்கும்போது இந்தத் திட்டங்களையெல்லாம் உண்மையிலேயே சரிவர அவர்கள் அமுல் நடத்துவார்களா, இல்லையென்று சொன்னால் இதற்கு முன்பு இந்தப் போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்தவரையிலும் எப்படி நடந்துகொண்டு வருகிறதோ, அதைப்போலவே செய்வார்களா என்பதனைப் பார்த்துத்தான் தெரிய வேண்டியிருக்கிறது.

முதலாவதாக, இப்பொழுது, இந்தத் துறையை தேசியமயமாக்கி இருக்கிறோம் என்று சொன்னால், அதற்கு இரண்டு மூன்று காரணங்களைக் கூறலாம். முதலாவதாக, போக்குவரத்துத் துறையிலே ஏகபோக உரிமைபெற்று, அதிகமான இலாபம் பெற்றுக் கொண்டு வந்த தனி முதலாளிகளை அகற்றி, அந்தத் தனி முதலாளிகளுக்குக் கிடைத்துவந்த இலாபத்தை எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்பதில் அரசு ஓரளவு வெற்றி பெற்றிருக்கிறது என்று கூறலாம்.

ஆனால், இன்றையவரை உள்ள நிலைமையைப் பார்க்கும்போது, அதற்கடுத்தபடியாக இந்தத் துறையை தேசியமயமாக்கியதன் நோக்கங்கள் நிறைவேற்றப்பட்டிருக்கின்றனவா என்று சொன்னால் நிச்சயமாகவே இல்லையென்று கூறிவிடலாம். எப்படி என்று சொன்னால், இந்தத் தனியார்கள் மக்களுக்கு இந்தத் துறையிலே செய்துவந்த வசதியைக் காட்டிலும் பொது மக்களுக்கு அதிகமான வசதியைச் அரசு செய்து கொடுத்திருக்கவேண்டும். இன்றைய வரை அதனைக் கணக்கிட்டால், நிச்சயமாகவே அவர்கள் செய்து கொடுக்கவில்லையென்பதனைப் பல உதாரணங்கள் மூலம் எடுத்துக் கூறலாம். அதோடுகூட, இந்தப் போக்குவரத்துத் துறையிலேயிருக்கிற ஊழியர்களுக்கு நியாயம் வழங்கப்பட்டிருக்கிறதா என்று சொன்னால், அதுவும்கூட இல்லையென்றும் அதோடு கூட, ஒரு கார்ப்பரேஷனுக்கும் இன்னொரு கார்ப்பரேஷனுக்கும், கார்ப்பரேஷன்களுக்கும் ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட்க்கும் சம்பள விகிதத்தில், படி விகிதத்தில், இன்னும் வசதி விகிதத்தில் எல்லாம் வேற்றுமைகள், பாரபட்சம் காட்டப்பட்டிருக்கின்றன என்று இந்தச் சமயத்திலே கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை)

அதோடு இப்பொழுது இங்கு வைத்திருக்கிற அறிக்கைகளை எல்லாம் பார்ப்போமானால், அதிலே உண்மையிலே எவ்வளவு இலாபம் கிடைத்திருக்கிறது? அல்லது இலாபமா? நஷ்டமா?

என்பதையெல்லாம் எங்களால் புரிந்துகொள்ள முடியவில்லை. மதிப்பிற்குரிய ஹாண்டே அவர்கள் இங்கு கூறியதுபோல், எங்களுக்கு எந்தவிதமான ரிப்போர்ட்டும் இதுவரை கிடைக்கவில்லை. ஆனால், 1974-வது ஆண்டு ஆடிட் செய்த ரிப்போர்ட்டுகள் எனக்கு கிடைத்திருக்கின்றன. அதிலே ஒரு வித்தியாசத்தை மட்டும் தலைவரவர்கள் அனுமதியோடு இங்கு சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். இது பல்லவன் டிரான்ஸ்போர்ட் ரிப்போர்ட் அதில் ஓரிடத்தில் The net Working result for the year is a loss of Rs. 48.87 lakhs. என்று கூறப்பட்டிருக்கிறது. இன்னொரு இடத்தில் All this resulted in a loss of Rs. 159 lakhs which amount has to be treated as a 'social cost' என்று கூறப்பட்டிருக்கிறது. இப்படி இந்த அறிக்கையையும் அதோடுகூட இங்கு, அவையிலே எங்களுக்குத் தந்திருக்கிற அறிக்கையையும் பார்த்தோமானால், ஒன்றுக்கொன்று சம்பந்தமில்லாமலிருக்கின்றன.

ஆயினும் கூட அவர்கள் தந்திருக்கிற அறிக்கையை வைத்துக் கொண்டே நாம் பார்ப்போமானால்கூட, இப்பொழுது ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட்டைப் பொறுத்தவரையிலே 1975-76-க்கு சரியான தொகை ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறதா, என்றால் நிச்சயமாகவே இல்லையென்று கூறிவிடலாம். ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட்டைப் பொறுத்தவரையிலே சுமார் ரூ. 177 இலட்சம் இந்த வருஷம் இலாபம் கிடைக்கும் என்று கூறப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால், உண்மையிலே சுமார், ரூ. 2 கோடி, ரூ. 2½ கோடி வரை கிடைக்கலாம் என்று தெரியவருகிறது. ஏனென்று கேட்டால், இங்கு டெப்ரிசியேஷன் எல்லாம் அதிகமாக சேர்க்கப்பட்டிருக்கிறது.

சாதாரணமாக, தனியார் துறையை எடுத்துக்கொண்டால் ஒரு பஸ் இரண்டு வருஷம் அல்லது மூன்று வருஷம் ஓடினால்கூட, அந்த பஸ்ஸின் விலை அவர்களுக்குக் கிடைக்கப்பெற்று, பின்பு கிடைக்கிற இலாபம் எல்லாம் அதிகமான தொகையாகவே கிடைக்கிறது. நமது பஸ்களும் சுமார் 6 வருஷங்கள் ஓடுகின்றன. அந்த 6 வருஷங்களிலே, 3 அல்லது 4 வருஷங்களிலே பஸ்ஸினுடைய விலை கிடைக்கிறது. அதற்குப் பிறகு கிடைக்கிற இலாபமும் கடைசியாக அந்த பஸ்ஸின் விலையும் அரசுக்கு அதிகமாகவே கிடைக்கிறது. அதைப் பார்க்கும்போது, 1975-76-ல் புதிதாக 6 பஸ்கள் வாங்குவதற்கும் பழைய பஸ்களை மாற்றுவதற்கும் சுமார் ரூ. 100 இலட்சம் அனுமதிக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆகையால் பஸ்களை மாற்றவும் அதிகமான பஸ்களை வாங்கவும் சுமார் ரூ. 2 கோடி

ஒதுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஏனென்றால் எங்கள் பகுதியில் ஓடுகின்ற பஸ்களைப் பார்ப்போமானால், லொட லொடா பஸ் என்று கூறுவார்களே அந்த மாதிரித்தானிருக்கிறது. அதையெல்லாம் நிச்சயமாக மாற்றித் தீரவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதோடு இன்றிருக்கிற நிலையிலே நான் முன்பு கூறியதுபோல், ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட்டில் வேலை செய்கின்ற ஊழியர்களுக்கும் மற்ற கார்ப்பரேஷன்களில் வேலை செய்கின்ற ஊழியர்களுக்கும் மிகவும் வித்தியாசம் இருக்கிறது.

உதாரணமாக பார்ப்போமானால் இப்போது ஸ்டேட் டிரான்ஸ் போர்ட்டிலே செலக்ஷன் கிரேட் டிரைவர்களுக்கு அடிப்படைச் சம்பளம் 200 ஆக இருக்கிறவர்களுக்கு இப்போது மொத்தமாக 284 ரூபாய் கிடைக்கிறது.

அதேசமயத்தில் பாண்டியன் ரோட்வேஸ் கார்ப்ரேஷனில் உள்ளவர்களுக்கு மொத்தமாக 402 ரூபாய் கிடைக்கிறது.

அதேபோல் கேரள மாநிலத்தை எடுத்துக்கொண்டால் 384 ரூபாய் 50 பைசா கொடுக்கப்படுகிறது.

அதைப்போலவே ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்டிலே ஆர்டினரி கிரேட் டிரைவர்களை எடுத்துக்கொண்டால் அவர்களுக்கு மொத்த மாக 242 ரூபாய் கிடைக்கிறது.

பர்ஸ்ட் கிரேட் டிரைவர்களை எடுத்துக்கொண்டால் அவர்களுக்கு பாண்டியன் ரோட்வேஸ் கார்ப்பரேஷனில் 238 ரூபாய் 50 பைசா கொடுக்கப்படுகிறது.

பர்ஸ்ட் கிரேட் டிரைவர்களுக்கு கேரளாவில் 364 ரூபாய் 50 பைசா கொடுக்கப்படுகிறது.

கண்டக்டர்களை எடுத்துக்கொண்டால் ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர் டிலே அடிப்படைச் சம்பளம் 160 ரூபாயாக இருக்கிறவர்களுக்கு மொத்தம் 241 ரூபாய் கிடைக்கிறது.

பாண்டியன் ரோட்வேஸ் கார்ப்பரேஷனிலே 392.86 ரூபாய் கிடைக்கிறது.

இன்னும் கேரளாவை எடுத்துக்கொண்டால் மொத்தமாக 347 ரூபாய் அவர்களுக்குக் கொடுக்கப்படுகிறது.

1975 ஏப்ரல் 7] [திரு. வீ. கே. இராஜாப் பிள்ளை]

ஆர்டினரி கண்டக்டருக்கு ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்டிலே 230 ரூபாய் மொத்தமாகக் கொடுக்கப்படுகிறது.

பாண்டியன் ரோட்வேஸ் கார்ப்பரேஷனிலே 227 ரூபாய் கொடுக்கப்படுகிறது.

கேரளத்திலே 322 ரூபாய் 50 பைசா கொடுக்கப்படுகிறது.

இதை ஏன் நான் கூறுகிறேன் என்றால் இப்போது அமைச்சர் அவர்கள் ஏதோ லாஞ்ச்விடி ஸ்கீம் கொண்டுவரப்போவதாகச் சொன்னார்கள். அதுவந்தால் ஒருவேளை நிலைமை மாறும் என்று நம்புகிறேன்.

வேறு பல்லவன் கார்ப்பரேஷன், சேரன் கார்ப்பரேஷன், சோழன் காப்பரேஷன் இவற்றிலே உள்ள ஊழியர்களுக்கு பல விதமான வசதிகள் செய்யப்படுகின்றன. ஆனால் ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்டிலே அப்படிப்பட்ட வசதிகள் கொடுப்பதில்லை, அது அரசாங்கத் துறையிலே இருப்பதால் அப்படிப்பட்ட வசதிகள் கொடுப்பதில்லை. சுருக்கமாகச் சொன்னால் அந்த ஊழியர்களைப் பொறுத்தவரையில் லாஞ்ச்விடி ஸ்கீம் பின்பு வரட்டும், இன்றைய நிலைமைகளைப் பொறுத்தவரையில் அவர்களுக்குக் கொடுக்கவேண்டிய வசதிகளைப்பற்றி எடுத்துக்கூற விரும்புகிறேன். நடத்துனர்களின் அடிப்படைச் சம்பளம் இப்போது 150 ரூபாயாக இருக்கிறது. அவர்களுக்கு செலக்ஷன் கிரேட் கிடைக்குமானால் 160 ரூபாய்தான் தொடங்கப்படுகிறது, இதனை சுமார் 200 ரூபாயாகவும் ஓட்டுநர்களுக்கு அடிப்படைச் சம்பளம் இப்போது 160 ரூபாய் இருக்கிறது, செலக்ஷன் கிரேட் கிடைக்குமானால் 200 ரூபாயாக இருக்கிறது, அந்த நிலைமையை மாற்றி 250 ரூபாயாக உயர்த்தவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்டிலே அவர்களுக்கு தினப்படி வெறும் 2 ரூபாய்தான் கொடுக்கப்படுகிறது. நாகர்கோவிலிருந்து சென்னைக்கு வந்து தங்கிறவர்களுக்கு வெறும் 2 ரூபாய் அல்லது 2½ ரூபாய் தினப்படி கொடுத்தால் எப்படி அவர்கள் வாழ முடியும் என்பது விசித்திரமாக இருக்கிறது. பயணிகள் கட்டணத்தை உயர்த்திய நிலைமையில் கிலோ மீட்டருக்கு நான்குகாசாகவாவது கணக்காக்கி தினப்படியைக் கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்,

[திரு. வீ. கே. இராஜாப் பிள்ளை] [1975 ஏப்ரல் 7

அடிப்படைச் சம்பளம் 70 ரூபாயாக இருந்தபோது அவர்களுக்கு ஓவர் டைம் அலவன்ஸ் 2.17 ரூபாய் கொடுக்கப்பட்டு வந்தது, இப்போது அடிப்படைச் சம்பளம் 150 ரூபாயான பிறகு கூட அதே நிலைமைதான் இருக்கிறது, அதனை இரட்டிப்பாக ஆக்க வேண்டு மென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ஓய்வு நாள்களிலே வேலைசெய்தால் டபுள் பே அனுமதிக்கப்பட்டுவந்தது. இப்போது அதுவும் நிறுத்தப்பட்டுவிட்டது. பழைய நிலைமையில் இரட்டிப்புச் சம்பளம் கொடுக்கவேண்டு மென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ஊழியர்கள் விபத்துகள் சம்பந்தமான வழக்குகளுக்காக வழக்குமன்றங்கள் செல்லவேண்டுமென்றால் அவர்களுக்கு பாஸ் கொடுக்கப்படுவதில்லை. அவர்கள் வழக்கு மன்றங்களுக்குச் செல்வதற்கு இலவச பாஸ் கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்னும் இந்த இலாகாவைப் பொறுத்தவரையில் அடிக்கடி விபத்துகள் நடந்து கொண்டிருக்கின்றன. நான் முன்பு சொன்னதைப்போல் 'லொடலொடா' பஸ்களும் ஓட்டை பஸ்களும் ரூட்டுகளிலே விடப்படுவதால்தான் விபத்துகள் ஏற்படுகின்றன. லாரி டிரைவர்களுக்கு சரியான பயிற்சி கொடுக்கப்படுவதில்லை. சரியான முறையில் அவர்களுக்குப் பயிற்சி கொடுத்தபின் லைசென்ஸ் கொடுத்து அந்த பயிற்சிபெற்ற டிரைவர்களைத்தான் லாரிகளுக்கும் பஸ்களுக்கும் போடவேண்டும். உதாரணமாகப் பார்த்தால் நாகர்கோவில் பஸ் ஸ்டாண்டிற்கு எதிரிலே அண்மைக் காலத்தில் 2, 3 விபத்துக்கள் தொடர்ந்து நடந்திருக்கின்றன. ஏன் என்று கேட்டால் பிரேக் பிடிக்கவில்லை கியர் சரியாக இல்லை என்று ஏதாவது காரணத்தைச் சொல்கிறார்கள், இதனால் மக்களின் உடமைக்கும் உயிருக்கும் ஆபத்து ஏற்படுகிறது. கட்டபொம்மன் கார்ப்பரேஷனில் உள்ள இயக்குநர் நல்ல பஸ்களையெல்லாம் வெளியூருக்கு அனுப்பிவிட்டு ஓட்டை பஸ்களை மோசமான பஸ்களை வைத்திருக்கிறார்கள் என்று கூறப்படுகிறது. அங்கும் நல்ல பஸ்களை விடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பஸ்களைப் பொறுத்தவரையில் சென்னையிலிருந்து நாகர்கோவிலுக்கும் நாகர்கோவிலிருந்து சென்னைக்கும் பஸ்வருகிறபோது ஓட்டுநர்கள் பஸ்ஸிலே என்ன என்ன ரிப்பேர்கள் இருக்கின்றன

என்று எழுதி ஓர்க்ஷாப்பில் கொடுக்கிறார்கள், ஆனால் ஓர்க்ஷாப்பில் அந்த ரிப்பேர்களை சரியாகச் செய்யுவதில்லை. அங்கே பிட்டர்கள் என்று இருப்பவர்கள், அவர்களுக்கு பிட்டிங்கும் தெரியாது, டிரான்ஸ்போர்ட்டும் தெரியாது, ஆளுங்கட்சியைச் சேர்ந்தவர்களின் சலுகைகளின் காரணமாக அவர்கள் வந்திருப்பார்கள், யாராவது ஆளுங்கட்சியைச் சேர்ந்தவர்கள் சிபாரிசு செய்து நியமனம் பெற்றிருப்பார்கள் அப்படி தவறான நியமனம் செய்யப்படுவதால் வேலை அவர்களுக்குத் தெரியாத காரணத்தால் ஓட்டுநர்கள் எழுதிக் கொடுத்தும்கூட அவர்கள் சரியாகச் செய்வதில்லை. ஆகவே அப்படிப்பட்ட நியமனங்களையெல்லாம் தகுதியின் அடிப்படையிலே நல்லவர்களை நியமிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

எங்கள் பகுதியிலே இயக்குநர்களைக் கேட்டால் கிராங்க் ஷாப்ட் இல்லை, சிலிண்டர் இல்லை என்று சொல்கிறார்கள். சேஸிஸ் வந்தவுடனே புதிய எஞ்சினில் இருக்கிற பாகங்களை எடுத்து பழைய பஸ்களில் போட்டுவிடுகிறார்கள், இதன் காரணமாக பழைய பஸ்களும் பழைய பஸ்களாக இருக்கின்றன, புதிய பஸ்களும் பழைய பஸ்களாகப் போய் விடுகின்றன, இதையெல்லாம் மாற்றவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

கட்டபொம்மன் கார்ப்பரேஷனைப் பொறுத்தவரையிலும் எங்கள் மாவட்டத்தில் ஜன நெருக்கடி அதிகம்; அது ஒரு மெட்ரோபாலிட்டன் சிட்டியைப்போன்று நெருக்கடியாக இருக்கும், தனித் தனி கிராமங்களாக இல்லாமல் தொடர்ந்து நெருங்கி இருக்கும், ஆகையால் மெட்ரோபாலிட்டன் நகரத்தைப்போல நஷ்டம் வந்தாலும் பரவாயில்லை என்ற அளவிலே புதிய பஸ்களை அதிகமாக விடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். எங்கள் பகுதியிலே நாகர்கோவிலில் இறைச்சிகுளத்திலிருந்து வீரநாராயணமங்கலத்திற்கும் தாளக்குடிக்கும் 15 ஆண்டுகளாக பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருந்தன, இப்போது நிறுத்தப்பட்டுவிட்டன, கேட்டால் ரோடு மோசம், பஸ் இல்லை என்று சொல்கிறார்கள். இப்படி ஏதாவது ஒரு காரணத்தைச் சொல்லித் தட்டிக் கழிக்கிறார்கள். அந்த இடம் விவசாயிகள் நிறைந்த இடம், ஆகவே அந்த இடத்திற்கு எத்தனை பஸ்களை தேவையோ அத்தனை பஸ்களையும் உடனடியாக விடவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

[திரு. வீ. கே. இராஜாப் பிள்ளை] [1975 ஏப்ரல் 7
(முற்பகல் 11-00)

அடுத்தபடியாக, நான் அண்மையில் தஞ்சாவூர் மாவட்டத்திற்குச் சென்றிருந்தேன். அங்கு அப்பொழுது பஸ்களெல்லாம் —கருந்தாட்டான்குடி ரோடோ என்னவோ சொன்னார்கள்—அந்த ரோட்டிலே வரிசையாக விடப்பட்டிருந்தன. ஏனென்று கேட்டதற்கு அங்குள்ள பஸ் ஸ்டாண்ட் வசதியான இடத்தில் அமைக்கப்படவில்லை, ஏதோ ஆளுங்கட்சியைச் சேர்ந்த ஒருவருக்குச் சொந்தமான இடத்தை அரசு வாங்கி அதில் பஸ்களை விட வசதியில்லை என்பதால் வெளியிலே விட்டிருக்கிறார்கள், அப்படி வெளியிலே விட்டிருப்பதால் பஸ்களிலுள்ள பாகங்கள்கூட களவாடப்படுகின்றன என்று சொன்னார்கள். அப்படித் தங்களுக்கு வேண்டியவர்களுக்கு மட்டும் சலுகைகளைச் செய்து கொண்டிருந்தால் இந்த பஸ்களின் நிலைமை மேலும் இப்படியே போய்க்கொண்டிருக்குமே தவிர திருந்துவதற்கு வழியில்லை.

எதைச் சொன்னாலும் சரி, யுகோஸ்லோவியா, செக்கோஸ்லோவோகியா என்று உதாரணங்களைக் காட்டினாலும் சரி, நமக்கு வேண்டியவர்களுக்கு மட்டும் செய்ய வேண்டும், என்ற நிலை ஏற்படுமானால் நியாயத்தைச் செய்யக் கூடாது என்று இருந்தால் நிச்சயமாக இந்த போக்குவரத்துத்துறை ஒருக்காலும் திருந்த முடியாது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

தஞ்சாவூரைப் பொறுத்தவரையில் புதிய பஸ் ரூட்டுகள் கொடுத்திருப்பது கூட ஆளுங்கட்சியினருக்கு வேண்டியவர்களுக்குத்தான் கொடுத்திருக்கிறார்கள் என்று கூறப்படுகிறது. (குறுக்கீடு) தலைவர் அனுமதி தந்தால் சொல்கிறேன். ஆகவே, அப்படிப்பட்ட நிலைமைகள் இருக்கக் கூடாது என்று கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

திரு. என். கிட்டப்பா : தலைவரவர்களே. . .

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : அடுத்து நீங்கள்தான் பேசப்போகிறீர்கள், அப்போது சொல்லிக்கொள்ளுங்களேன்.

திரு. என். கிட்டப்பா : ஆளுங்கட்சியைச் சேர்ந்தவர்களுக்குக் கொடுத்ததாகச் சொல்கிறார்கள். யார் யார் என்ற விவரத்தை அறிய விரும்புகிறேன்.

திரு. வீ. கே. இராஜாப்பிள்ளை : தலைவரவர்கள் அனுமதி தந்தால் சொல்லத் தயாராக இருக்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : நான் அனுமதி தருகிறேன்.

திரு. வீ. கே. இராஜாப் பிள்ளை : தலைவரவர்களே, எனக்குக் கிடைத்த தகவலின்படி தஞ்சாவூர் ஒன்றியப் பெருந்தலைவர் தங்கமுத்து, தஞ்சாவூர் நகர்மன்றத் தலைவர் பெத்தண்ணன், கீவளூர் ஒன்றியத் தலைவர் வேங்கடக்கல் சந்தானம், இன்னும் ஒரு சட்டமன்ற உறுப்பினரின் சொந்தக்காரருக்கோ, நண்பருக்கோ கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவரவர்களே, பஸ் வழித்தடங்களைப் பொறுத்தவரையில் பல நூறு பேர் ஆங்காங்கு வழித்தடங்களைப் பெறுகிறார்கள். ஆனால் பஸ் வழித்தடங்கள் தரப்படுவது அவர்கள் வாங்கும் மார்க் அடிப்படையிலே, எந்தக் கட்சிக்காரர் என்று பார்த்து அல்ல.

திரு. வீ. கே. இராஜாப் பிள்ளை : இதை ஏன் நான் சொல்கிறேன் என்றால், நான் முன்பு கூறியதைப்போல ஊழியர்களை நியமிப்பதில் கூட நேரடியாக அமைச்சர் தலையிடுகிறார்கள் என்று நான் சொல்லவில்லை, என்றாலும் அமைச்சரின் பெயரைச் சொல்லியே இவை எல்லாம் நடக்கிறது என்பதனைக் கூறிக்கொள்கிறேன். எங்கள் பகுதியிலே ஆளுங்கட்சியைச் சேர்ந்த மாவட்டச் செயலாளர், வட்டச் செயலாளர்கள் இந்த ஆளைத்தான் எடுக்க வேண்டும். இல்லையென்றால் அமைச்சரிடம் சொல்லி சீட்டைக் கிழித்துவிடுவேன், வேலையைமாற்றி விடுவேன் என்று சொல்வதை நான் நேரடியாகத் தெரிந்திருக்கிறேன்.

ஆகவே, தஞ்சாவூரில் கொடுக்கப்பட்டிருக்கும் ரூட்களைப் பொறுத்தவரையில், அமைச்சர்கூட அது கொடுக்கப்படவில்லை என்று மறுக்கவில்லை. ஏன் சொல்கிறேன் என்றால், ஆளுங்கட்சியினருக்கு மட்டும் சலுகைகளைச் செய்தால் அவர்கள் அபரிமிதமான உரிமைகளை எடுத்துக் கொண்டு மக்களுக்குச் செய்ய வேண்டிய நன்மைகளைச் செய்ய மாட்டார்கள் என்பதற்காகத்தான் கூறுகிறேன்.

எங்களுக்குள்ள குறைகளையும் நான் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். நாங்களெல்லாம் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்ஸிலே நாகர் கோயிலுக்குப் போகும்பொழுது. . .

திரு. எல். கணேசன் : தலைவரவர்களே, கனம் உறுப்பினரவர்கள் என்னுடைய உறவினர் யாருக்கோ கொடுக்கப்பட்டதாகக் கூறினார்கள். அப்படி யார் என்று தெரியவில்லை. ஒருவேளை அவர்கள் யார் என்று சொன்னால் நான் இனிமேலாவது சொந்தம் கொண்டாடுவதற்கு வாய்ப்பிருக்கும். அதனை அருள்கூர்ந்து தெரிவிக்கும்படி கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

திரு. கு. காமாட்சி : தலைவரவர்களே, இராஜாப் பிள்ளை ஒரு கிளிப்பிள்ளை. வேறு யாரோ சொல்லிக் கொடுத்ததைச் சொல்கிறாரே தவிர அவராகத் தெரிந்து சொல்லவில்லை. எனவே, அதை எதற்கு அதிகப்படுத்தவேண்டும்?

திரு. கோவை செழியன் : தலைவரவர்களே, கிளிப்பிள்ளை என்று ஒரு அங்கத்தினரைக் குறிப்பிடுவது இந்த மன்றத்தை அவமானப் படுததுவதாகாதா? எனவே, அந்த வார்த்தைகளை அவரை வாபஸ் வாங்கச் சொல்ல வேண்டும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : செல்லமாகக் கூப்பிடுவது போல்தான் சொன்னார்கள்.

திரு. வீ. கே. இராஜாப் பிள்ளை : கிளிப்பிள்ளை நல்லபடியாகப் பழக்கப்பட்டிருந்தால் நல்லதைதான் கூறும், மோசமாகப் பழக்கப் பட்டிருந்தால் மோசமாகக் கூறும். உறுப்பினரவர்கள் அதை எப்படி எடுத்துக் கொள்கிறார்களோ எனக்குத் தெரியாது.

அடுத்து, சட்டமன்ற உறுப்பினர்களைப் பொறுத்தவரையில் ஒரு சில வேண்டுகோள்களை அமைச்சரவர்களிடத்தில் விடுக்க விரும்புகிறேன். இங்கிருந்து நாகர்கோயிலுக்குப் போகும்பொழுதோ அல்லது நாகர்கோவியிலிருந்து இங்கு வரும்பொழுதோ 'லேட்னிங் எக்ஸ்பிரஸ்' பஸ் அல்லது 'சூப்பர் எக்ஸ்பிரஸ்' பஸ்களில் வருகிறோம். அப்படி வரும்பொழுது சாப்பாட்டிற்கு வசதியான இடங்களில் பஸ்ஸை நிறுத்துவதில்லை. உதாரணத்திற்குச் சொல்ல வேண்டுமென்றால், விழுப்புரத்தில் நல்ல ஹோட்டல் இல்லை, சுகாதார வசதி குறைந்த இடத்தில் இருக்கிறது, அதனால் சாப்பிட முடியாத சூழ்நிலையில் இருக்கிறது. மதுரையில் மட்டும் இருக்கிறது. திருச்சியிலும் நல்ல ஹோட்டல் இல்லை.

திருநெல்வேலியில் கழிவு அறைகள் மோசமாக இருக்கின்றன. விழுப்புரம், திருச்சி, மதுரை, திருநெல்வேலி ஆகிய இடங்களில் கழிவு அறைகளை நன்கு வைத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்றும்,

நாங்கள் போகும்பொழுது சாப்பிடுவதற்கு வசதியான இடங்களில் 5 நிமிஷம், 10 நிமிஷம் நிறுத்த ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்றும் நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதுபோலவே நாங்கள் போகும்பொழுது பஸ்களில் உள்ள கண்டக்டர்களும், டிரைவர்களும் நாங்கள் எங்கே இறங்க வேண்டுமோ அந்த இடத்தில் நிறுத்துவதில்லை. அவர்கள் சட்டப்படி செய்கிறார்கள். இப்பொழுது நண்பர் திரு. கருப்பையா அவர்கள் கங்கைகொண்டானில் இறங்க வேண்டும், ஆனால் அங்கே 'ஸ்டாப்பிங்' இல்லாத காரணத்தால் அவர்கள் திருநெல்வேலிக்குச் சென்று தான் திரும்ப வருகிறார்கள். இதனால் அரசுக்கும் நஷ்டம்தான். திருநெல்வேலிக்கு வந்து திரும்பவும் அவர்கள் கங்கைகொண்டானுக்கு வர வேண்டும். அதேபோல் நண்பர் திரு. சீனிவாசன் அவர்கள் விருதுநகருக்குப் போக வேண்டுமென்றால் அவர்கள் மதுரையிலேயே இறங்கி வேறொரு பஸ் பிடித்து விருதுநகருக்குப் போக வேண்டிய நிலை இருக்கிறது. எனவே, சட்டமன்ற உறுப்பினர்களைப் பொறுத்தவரையில் நாங்கள் எங்கேயாவது இறங்க வேண்டுமென்றால் அங்கே எங்களை இறக்கி விடுவதற்கு வசதி செய்து தர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன், ஸ்டாப்பிங்கைக் கவனிக்காமல் இறக்கி விட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கடைசியாக, எங்கள் பகுதியில் குறிப்பாகச் சிலயிடங்களில் பஸ்களை விட வேண்டியிருக்கிறது. அதையும் கூறிமுடித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். இப்பொழுது சாதாரணமாக 'பீக்-அவர்ஸில்' பஸ்களில் இடம் கிடைப்பது கஷ்டமாக இருக்கிறது. பள்ளிகளுக்குச் செல்லும் குழந்தைகளுக்குப் பஸ் கிடைப்பதில்லை.

உதாரணத்திற்குச் சொல்ல வேண்டுமென்றால், சுசீந்தரம், வெள்ளமடம், திட்டுவிளை கொட்டாரம், இலந்தையடிவிளை போன்ற இடங்களில் காலையில் குழந்தைகள் பஸ்களுக்குக் கஷ்டப்படுகிறார்கள். ஆகவே, இந்த இடங்களில் ஸ்பெஷல் பஸ் விடவோ அல்லது ஸ்டூடன்ஸ் பஸ் விடவோ ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். வெள்ள மடத்திற்கு சுமார் 6 மாதங்களுக்கு முன்வரையில் நாகர்கோயிலிருந்து பஸ் வந்து கொண்டிருந்தது. ஆனால் அதை இப்பொழுது இன்னும் 6, 7 மைல்களுக்கு அப்பாலுள்ள ஒரு ஊருக்கு நீட்டிவிட்டிருக்கிறார்கள். அதனால் அங்கிருந்தே பஸ் நிரம்பி வருகிறதே தவிர இந்த ஊரில் இடம் கிடைப்பதில்லை. எங்கள் பக்கத்தில் கல்வி அதிகமாக இருக்கிறது, குழந்தைகள் அதிகம் படிக்கிறார்கள்,

அவர்கள் கிராமத்திலிருந்து பள்ளிகளுக்கு டவுனுக்குப் போக வேண்டுமென்றால் நேரம் அதிகமாகிவிட்டால் பள்ளியில் ஆப் செண்ட் ஆக வேண்டியிருக்கிறது. எனவே வெள்ளமடம் வரை போவதற்கு பஸ்கள் விட்டால் குழந்தைகள் பள்ளிகளுக்கு துரித மாகச் செல்வதற்கு வாய்ப்பு ஏற்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

விவசாயிகள் இருக்கும் பல இடங்களில் பஸ்கள் சரிவர விடப் படவில்லை. விவசாயிகளுக்கு உதவி செய்ய வேண்டுமென்றெல் லாம் கூறிக்கொண்டிருக்கிறோம். ஆனால் போக்குவரத்தைப் பொறுத்தவரையில் கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் விவசாயி களுக்குப் பயன்படும்படியாக உள்ள இடங்கட்கெல்லாம் பஸ் விடப்படுவதில்லை. அதற்குக் காரணம் முன்பு சொன்னதைப் போல பஸ்களின் பற்றுக்குறையாக இருக்கலாம், மோசமான பஸ்கள் இருப்பதாக இருக்கலாம். ஆகவே, இந்த நிலையை மாற்றி விவசாயிகள் இருக்கும் பகுதிகளில் எந்தெந்தக் கிராமங்களுக்கு பஸ் விட வேண்டுமென்று அந்தச் சட்ட மன்ற உறுப்பினர் எடுத் துக் கூறினால் அதை இயக்குநர் கவனித்து செய்ய வேண்டுமென்று அறிவுரை கூறவேண்டும்.

இயக்குநரைப் பொறுத்தவரையில் அந்த மாவட்டத்தின் நன்மையைக் கருதிக் கொண்டிருப்பதாகத் தெரியவில்லை. எங்கேயோ இருந்து வந்தோம், இந்த மாவட்டம் இருந்தால் என்ன, எப்படிப் போனால் என்ன என்ற நிலைமையில் செயல் பட்டுக்கொண்டு வருகிறார். அதற்கும் நிவாரணம் காணவேண்டு மென்றும் கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

* **திரு. என். கிட்டப்பா :** தலைவரவர்களே, அவைமுன் உள்ள போக்குவரத்துத் துறை மானியக் கோரிக்கையை ஒட்டி சில வார்த்தைகளைச் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

1967-68-ஆம் ஆண்டு நிதிநிலை அறிக்கையை பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் இந்த மன்றத்திலே அளித்து உரை நிகழ்த்தியபொழுது, "75 மைல்களுக்கும் அதற்கு மேலும் உள்ள பஸ் வழித் தடங் களனைத்தையும் தமிழக அரசு போக்குவரத்துத் துறை மேற் கொள்ள வேண்டுமென அரசு முடிவு செய்துள்ளது. இந்த பஸ் வழித்தடங்களின் தற்போதைய அனுமதி சீட்டுகள் முடிவடையும்

1975 எப்ரல் 7] [திரு. என். கிட்டப்பா]

தருணத்தில் அவற்றை அரசு மேற்கொள்ளும். தவிர சென்னை மாநகரிலிருந்து தொடங்குகின்ற அல்லது முடிவுறுகின்ற வழித் தடங்கள் (Routes) அனைத்தையும் தற்போதைய பஸ் வழித்தட அனுமதிச் சீட்டுகள் முடிவடைந்தவுடன் நாட்டுடைமையாக்க வேண்டுமென்றும் அரசு கருதியுள்ளது. அன்றியும், கன்னியா குமரி மாவட்டத்தின் எல்லைகளைத் தொடுகின்ற வழித்தடங்கள் அனைத்தையும், அந்தந்த பஸ் முதலாளிகளின் அனுமதிச் சீட்டுகள் முடிவடையும்போது படிப்படியாக மேற்கொள்வதன்மூலம் அங்கு பஸ் போக்குவரத்தினை நாட்டுடைமையாக்குவதில் முழுமை காண அரசு கருதுகின்றது." என்று இந்த மன்றத்தில் குறிப்பிட்டார்கள். இதையொட்டி டாக்டர் கலைஞர் அவர்களாலும், குறிப்பாக நமது போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் மாண்புமிகு திரு. இராமச் சந்திரன் அவர்களுடைய சீரிய முயற்சியின் காரணமாகவும் பல் வேறு திட்டங்கள் போக்குவரத்துத் துறையில் நிறைவேற்றப்பட்டு வருகின்றன என்றாலும், "சென்னை மாநகரத்திற்கு வந்து செல்லும் அல்லது சென்னையிலேயிருந்து புறப்படும் பஸ்கள் நாட்டுடைமை யாக்கப்படும் அந்த வழித்தடங்களைப் புதுப்பிக்க வரும்போது அவை நாட்டுடைமையாக்கப்படும், மீண்டும் தனியாருக்கு அனுமதி கொடுக்கப்படமாட்டாது" என்று அன்று சொன்னார்கள். ஆனால் இன்றையதினம் வரை எட்டாண்டுகளுக்குப் பின்னாலும் கூட தனியார் பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருக்கிற காட்சியை நாம் காண்கிறோம். சட்டதிட்டத்திலே சில சிக்கல்கள் இருக்கலாம். அவற்றைத் தவிர்த்து போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் அவை நாட்டுடைமையாக்கப்படுவதற்கான ஏற்பாடு களைச் செய்ய வேண்டுமென்று தாழ்மையோடு வேண்டுகோளாக நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பணியாற்றக் கூடியவர்களுக்கும் அரசுப் பேருந்துகளில் பணியாற்றக் கூடியவர்களுக்கும் இருக்கும் அடிப்படைச் சம்பள வித்தியாசத்தைப் போக்கும் முயற்சிகளை மேற்கொண்டிருப்பது பற்றி மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் சுட்டிக்காட்டி எந்தெந்த வகையில் நன்மை கிடைக்க இருக்கிறது என்ற விவரத்தைச் சொன்னார்கள். என்றால் சரிவரப் புரிந்து கொள்ள முடியவில்லை.

குறிப்பாக சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம் இருக்கிறது. அதிலே தஞ்சை மாவட்டம், திருச்சி மாவட்டம் பழைய சோழ மண்டலங்கள் அடங்கியிருக்கின்றன. சக்தி விலாஸ் கம்பெனி, ராமவிலாஸ் கம்பெனி, எஸ்.எம்.டி., ராமன் அண்டு ராமன் கம் பெனிகள் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டு சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம் என்ற தனி அமைப்பின்கீழ் இன்றையதினம் இயங்கிக் கொண்டிருக்கிறது.

சோழன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் டிரைவர்களுக்கும் கண்டக்டர்களுக்கும், சக்தி விலாசிலிருந்து வந்தவர்களுக்கு ஒரு மாதிரியான சம்பளம், எஸ்.ஆர்.வி.எஸ்-ல் இருந்து வந்தவர்களுக்கு ஒருமாதிரியான சம்பளம், இராமன் அண்டு இராமன் கம்பெனி யிலிருந்து வந்தவர்களுக்கு ஒருமாதிரியான சம்பளம், எஸ்.எம்.டி. யிலிருந்து வந்தவர்களுக்கு ஒருமாதிரியான சம்பளம் என்ற வகையில் அந்தந்த கம்பெனிகள் தனிப்பட்ட முறையில் நிர்வகிக் கப்பட்டு வந்தபோது அவர்களுக்கு வழங்கப்பட்ட சம்பளத்தின் அடிப்படையில்தான் தொடர்ந்து வழங்கப்பட்டு வருகிறது என்ற முறையில் ஒரு போராட்ட உணர்வு அங்கே இருப்பதை மாண்பு மிகு அமைச்சர் அவர்களிடத்தில் சுட்டிக்காட்டி ஓரளவு அதைப் போக்க முன்வரவேண்டும் என்று தாழ்மையோடு இந்த நேரத்தில் வேண்டிக் கொள்வதோடு அமைச்சர் அவர்கள் அறிவித்த அறிவிப் பில் அத்தகைய வகையில் பணியாற்றக் கூடியவர்களுக்கெல்லாம் நல்ல விமோசனம் கிடைத்திருக்கும் என்று கருதுகிறேன்.

மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் உள்ளபடியே மனதார ஒரு தொழிலுக்கு ஒரு சங்கம் என்று எடுத்துச் சொன்னார்கள். தஞ்சை மாவட்டத்தில் அப்படிப்பட்ட நிலைமை ஏற்பட்டால் ஒரு தொழிலுக்கு ஒரு சங்கம் என்ற அடிப் படையில் அமைந்தால் சமீபத்தில் கும்பகோணத்திற்கும் மாயவரத் திற்கும் இடையே நடந்த மோதல் கூட ஏற்பட்டிருக்க வேண்டிய அவசியம் இருந்திருக்காது என்பதைப் பணிவோடு தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இருதரப்பிலும் உள்ளவர்கள் ஒன்றாகச் சேர்ந்து பணியாற்றக் கடமைப்பட்டவர்கள் என்றாலும் ஏதோ ஒரு காரணத்தால் இரண்டு சங்கங்கள் என்ற அடிப்படையில் அடி தடிகள் நடந்திருக்கின்றன. நான் இரண்டு பக்கமுந்தான் சொல்லுகிறேன். மருத்துவ மனையில் அனுமதிக்கப்பட்டிருக் கிறார்கள். இந்தக் காட்சி ஓரளவு குறைந்து வருகிறது என்றாலும் இது அறவே நீக்கப்பட ஒரு தொழிலுக்கு ஒரு சங்கம் என்பதை

1975 ஏப்ரல் 7]

உறுதியாக இந்த அரசு கடைப்பிடிக்க வேண்டுமென்று பணிவோடு வேண்டுகோளாக எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

காலையில் கூட நமது மதிப்பிற்குரிய பொன்னப்ப நாடார் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். டாக்டர் கலைஞர் பொதுப்பணித் துறை அமைச்சராகவும், போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சராகவும் இருந்தபோது திருவள்ளுவர் படத்தினை பேருந்துகளில் வைக்கவும், திருக்குறளைப் பேருந்துகளில் பொறிக்கவும் வழிவகை செய்தார்கள். இன்றையதினம் பார்க்கிறோம், பல பேருந்துகளில் திருவள்ளுவர் படத்தைக் காணோம். திருக்குறளைக் காணோம். இந்த நிலையை கழக ஆட்சியில் சாதாரண நிலையாகக் கருதக்கூடாது. இன்னும் சில அரசுப் பேருந்துகளில் திருவள்ளுவர் படம் வைக்கப்பட்டிருக்கிறது, ஆனால் அதை எங்கேயோ தொங்க விட்டிருக்கிறார்கள்—இதிலே கட்சி வித்தியாசம் இன்றி இங்கிருக்கக்கூடிய எல்லா உறுப்பினர்களும் இதை ஏற்றுக் கொள்ளுவார்கள் என்று கருதுகிறேன்.

அதோடு அவர்களுக்கு விருப்பமான படங்களை எல்லாம் வைத்து அழகழகான ஜோடனைகள் எல்லாம் செய்கிறார்கள். இது ஒரு பெரிய பிரச்சினையா என்று கேட்டால் சுயமரியாதைத் தொண்டர்கள் எல்லாம் இதைப் பெரிய பிரச்சினையாகக் கருத இடம் இருக்கிறது. மதச் சார்பற்ற அரசு நடப்பதாகக் கூறப்படும் இந்நாட்களில் அவை எல்லாம் தேவையில்லை என்று எடுத்துச் சொல்லி உலகத்திற்கெல்லாம் பொதுமறையை வழங்கியுள்ள திருவள்ளுவர் படங்களை மட்டுமே வைக்க ஆவன செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்ததாக, மாயூரம் பகுதியில் சோழன் போக்குவரத்து ஆரம்பிக்கப்பட்ட பின்னும் நல்ல பல வழித்தடங்களுக்கு வசதி செய்து தரப்படவில்லை. சென்ற ஓராண்டு-ஒன்றரை ஆண்டுக் காலமாக பொதுமக்களுடைய வேண்டுகோள் எந்த அளவுக்குத் தவிர்க்கப்பட்டு வருகிறது என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். அங்கே இருக்கும் இயக்குநரோ, மானேஜிங் டைரக்டரோ—எனக்குச் சரியாகச் சொல்லத் தெரியவில்லை, ஆங்கிலம் அதிகமாகத் தெரியாது என்ற காரணத்தால்—அவர்கள் அதைத் தவிர்க்கிறார்கள். வேண்டுமென்றே ஓட்டை உடைசல் பஸ்களை என்னைத் தண்டிப்பதற்காக அவர்கள் விட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். தொடர்புடைய அமைச்சரிடத்தில் பலமுறை எடுத்துச் சொல்லியும் நிலைமை மாறவில்லை.

ஒன்றை மட்டும் நான் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். மாயூரத்தில் மாப்படுகை-கோடன்குடி ரூட் 14 என்று ஆரம்பிக்கப்பட்டது. சோழன் போக்குவரத்தில் டெம்பரரி பர்மிட் வாங்கி நடத்திக் கொண்டிருந்தார்கள். என்ன காரணத்தாலோ தனியார் ஒருவருக்கு ரூட்டைக் கொடுத்தார்கள். கோடன்குடிக்கும் பஸ்ஸைக் காணோம், மாப்படுகைக்கும் பஸ்ஸைக் காணோம். அது மாயவரம் -கும்பகோணம் ரூட்டில் சென்று கொண்டிருக்கிறது. இது பற்றி தொடர்புடைய அமைச்சர் அவர்களிடத்தில், அதிகாரிகளிடத்தில் பலமுறை எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறேன். திருச்சியில் சொல்லவேண்டுமென்றூர்கள். திருச்சி சோழ மண்டல அதிபரிடத்திலும் சொல்லியிருக்கிறேன். என்ன காரணத்தாலோ இதுவரை அந்தக் காரியம் நடைபெறவில்லை. இந்த நிலைமைகளைத் தவிர்க்க வேண்டும். கோடன்குடிக்கும் மாப்படுகைக்கும் அரசு பஸ் விட ஆவன செய்யவேண்டும்.

பேரறிஞர் அண்ணு அவர்களுடைய பெயராலும் தந்தை பெரியார் அவர்களுடைய பெயராலும் சரக்குக் கப்பல் போக்குவரத்து நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கிறது. மிக மிக மகிழத்தக்க ஒன்றை டாக்டர் கலைஞர் ஆட்சி செய்து கொண்டு வருகிறது. கன்னியாகுமரியிலிருந்து சென்னை வரை கடலோரப் பாதை அமைக்க வேண்டுமென்பது நீண்ட காலக் கோரிக்கை. மத்திய அரசு அக்கறை கொள்ளாத காரணத்தால் அந்தப் பாதை இன்னும் சரியாக முடிக்கப்படவில்லை.

போக்குவரத்துக்கு உதவியாக இருக்க வேண்டுமென்ற வகையில் சென்னையிலிருந்து கன்னியாகுமரி வரை கடல் போக்குவரத்தை ஆரம்பிக்க மாண்புமிகு முதல்வர் டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள் முன்வரவேண்டும். கடலோரப் பகுதியில் பண்டைக் காலத்தில் பெரும்புகழ் வாய்ந்த மாமல்லபுரம் இருக்கிறது, நாகப்பட்டினம் இருக்கிறது, பூம்புகார் இருக்கிறது, தூத்துக்குடி இருக்கிறது. இப்படி பல பழம்பெருமை வாய்ந்த துறைமுகப் பட்டினங்கள் இருக்கின்றன. இப்படி இருக்கிற பகுதிகளை எல்லாம் ஒன்ருக இணைப்பதால் கடலோரப் பயணத்தை மேற்கொள்ள ஒரு சிறப்பான வாய்ப்பு இருக்கும். அதை நமது மாநிலம் உருவாக்க வேண்டுமென்று கேட்டு இந்த மானியக் கோரிக்கையை நானும் ஆதரித்து என் உரையை முடிக்கிறேன். வணக்கம்.

1975 ஏப்ரல் 7]

* திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்: தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்து இலாகா அமைச்சர் அவர்கள் மன்றத்தில் வைத்துள்ள மானியக்கோரிக்கை மீது நான் சில கருத்துக்களைக் கூற விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் ஆரம்பத்திலேயே நொந்த புண்ணில் வேல் கம்பால் குத்துவதுபோல் ஒரு செய்தியை அறிவித்திருக்கிறார்கள். ஏற்கனவே போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்கள் மனம் நொந்து வாழ வழியில்லாமல் இருக்கிற சூழ்நிலையில் ஏதோ சொற்பம் தொழிலாளர்கள் அரசுப் போக்குவரத்தில் பணியாற்றிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆனால் இன்று அவர்கள் வாழ்வில் பெரும் இடி விழக் கூடிய அளவில் அதுவும் காப்பரேஷன் ஆக்கும் இந்த அறிக்கை அமைந்திருக்கிறது. ஏற்கெனவே அரசுப் பேருந்துகளில் பணியாற்றிவந்த தொழிலாளர்களை முன் அறிவிப்பு இன்றி அவர்கள் சம்மதத்தைப் பெற்றுக் கொள்ளாமல் திடீரென்று பல்வேறு கழகங்களுக்கு மாற்றிவிட்டார்கள். அதனால் தொழிலாளர்களுக்கும் மற்றவர்களுக்கும் ஏற்பட்டுள்ள பிரச்னைகள் தீர்ந்தபாடில்லை. அவர்கள் பெற்றுக்கொண்டிருந்த சலுகைகள் மறுக்கப்பட்டிருக்கின்றன.

அவர்கள் சில கோரிக்கைகளை வைத்து சில நாட்களுக்கு முன் வேலைநிறுத்தம் செய்தார்கள். அந்த நேரத்தில் எஞ்சியிருக்கிற தொழிலாளர்களையும் வாழ விட மாட்டேன் என்ற நோக்கோடு அவர்களையும் ஒரு கழகத்தில் மாற்றிவிடுவது என்பது வரவேற்கத் தக்கதல்ல. அப்படிச் செய்வதற்கு முன்பு நிச்சயமாக அந்தத் தொழிலாளர்களின் சம்மதத்தைப் பெற்றிருக்கவேண்டும். மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் அடிக்கடி உறுதி அளிப்பதுபோல் அளித்த வாக்குறுதிகளைக் காப்பாற்ற வேண்டும். இதுவரையில் அவர்களுக்கு அரசு ஊழியர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டு வந்த சலுகைகள் அத்தனையும் கொடுக்கப்பட்டு வந்தன. ஆனால் இப்போது குறிப்பாக அவர்களுக்கு ஸெக்யூரிட்டி ஆப் ஜாப் இல்லாத ஒரு சூழ்நிலை இருக்கிறது. கார்ப்பரேஷன்களில் சட்டப்படி விசாரணை இல்லாமலேயே பல்லாண்டுக்காலம் வேலை செய்து வந்த தொழிலாளர்களைக் கூட நீக்கிவிடுகிறார்கள். இவர்களில் பலர் ஏற்கனவே அரசாங்க ஊழியர்களைப் போன்று சர்வீஸ் கமிஷனால் நியமிக்கப் பட்டவர்கள். அவர்களுக்கு பென்ஷன் உண்டு. மற்றபடி லீவ் வசதிகள், மெடிக்கல் லீவ் போன்ற சலுகைகளும் உண்டு. அப்படிப்

பட்ட சலுகைகள் இன்று அவர்களுக்கு மறுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. எனவே அந்தத் தொழிலாளர்களின் சம்மதத்தைப் பெறாமல் அவர்களை கார்ப்பரேஷன் ஊழியர்களாக மாற்றக்கூடாது.

அதேபோல் அவர்கள் ஏற்கனவே பெற்று வந்த சலுகைகள் அவர்களுக்கு கண்டிப்பாகக் கொடுக்கப்படவேண்டும்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் அவர்களுக்கு பென்ஷன் எல்லாம் கொடுக்கவில்லை என்ற வகையில் பேசுகிறார்கள். பென்ஷன் திட்டம் ஏற்கனவே அமல்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்: அவர்களுக்கு அரசு ஊழியர்களுக்கு உள்ளதுபோல் லீவ் வசதிகள் இல்லை என்று கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். அமைச்சர் அவர்கள் அவர்களுக்கு சலுகைகள் கொடுப்பதாக இருந்தால் நிச்சயம் நான் அதை வரவேற்கிறேன்.

தொழிலாளர்கள் அவர்களுக்கு இந்த நன்மைகள் எல்லாம் கொடுக்கப்படவில்லை என்று கூறுகிறார்கள். பத்து பதினைந்து ஆண்டுகள் பணியாற்றியிருக்கிற தொழிலாளர்களுக்கு எந்தவிதமான ப்ரமோஷனும் இல்லையென்றும் கூறுகிறார்கள்.

அவர்களுக்கு உள்ள பாட்டாவும் சரியாகக் கொடுக்கப்படவில்லை என்ற புகாரும் இருக்கிறது.

இந்த அரசு வந்த பிறகு இரண்டு தடவை பயணிகள் கட்டணத்தைக் கூட்டியிருக்கிறார்கள். கிலோவிற்கு இரண்டரை காசு என்றிருந்தது மூன்று காசாகி பின்னர் இப்போது நான்கு காசுகள் என்றும், எக்ஸ்பிரஸ்க்கு ஐந்து காசுகள் என்றும், சூப்பர் எக்ஸ்பிரஸ்க்கு ஆறு காசுகள் என்றும் கூட்டப்பட்டிருக்கிறது.

ஆனால், தொழிலாளர்களுக்கு அவர்களது சம்பளத்தில் அல்லது பாட்டாவில் எந்தவிதமான மாற்றமும் இல்லையென்று அவர்கள் குறை கூறிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே, பஸ் கட்டணம் உயர்த்தப்பட்ட அளவிற்கு அதன் அடிப்படையில் தொழிலாளர் சம்பளமும் பாட்டாவும் கூட்டிக் கொடுக்கப்படவேண்டும்.

விபத்துகளில் மாட்டிக்கொள்கிற ஊழியர்களுக்கு அந்த ஊழியர்கள் அவர்களாகவே வழக்குகளை நடத்தவேண்டும் என்ற ஒரு சூழ்நிலைதான் இன்று இருக்கிறது. அப்படிப்பட்ட வழக்குகளை அரசே ஏற்று நடத்தவேண்டும்.

அவர்களுக்கு செலக்ஷன் கிரேட் அளிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அண்டை மாநிலங்களில் உள்ள ஊதியத்தின் அளவையும் நம் மாநிலத்தில் உள்ள ஊதியத்தின் அளவையும் பார்க்கும்போது பெருமளவு வித்தியாசம் இருக்கிறது.

நம் ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் தொழிலாளர்களை எடுத்துக் கொண்டால் செலக்ஷன் க்ரேட் ட்ரைவர்களுக்கு உள்ள ஊதியம் ரூ. 284. ஆனால் பாண்டியன் ரோட்வேஸில் உள்ளவர்களுக்கு, டி.வி.எஸ். லிருந்து வந்தவர்களுக்கு ரூ. 402 கொடுக்கப்படுகிறது. கேரளாவில் உள்ள ஸ்பெஷல் கிரேட் ட்ரைவர்களுக்கு ரூ. 384 சம்பளம் தருகிறார்கள். சாதாரண ட்ரைவர்களுக்கு ரூ. 241 கொடுக்கிறார்கள். டி.வி.எஸ்.-லிருந்து வந்தவர்களுக்கு ரூ. 238 தரப்படுகிறது, ஆனால் கார்ப்பரேஷனாக வந்த பிறகு நியமிக்கப் பட்டவர்களுக்குத் தரப்படுகிற சம்பளம் ரூ. 187 தான். கேரளாவில் ட்ரைவர்களுக்கு ரூ. 364 கொடுக்கப்படுகிறது. ஆக இம்மாதிரி ஊதிய விஷயத்தில் பல்வேறு முரண்பாடுகள் உள்ளன. எனவே, அவைகளை எல்லாம் சீர்படுத்தி ஒரேமுறையில் ஊதியம் வழங்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, நண்பர் டாக்டர் ஹாண்டே அவர்கள் கூறியதுபோல் இந்தப் போக்குவரத்து இலாகாவை பல்வேறு கழகங்களாக மாற்றியமைக்கும் நேரத்தில் எவ்வளவு இன்வெஸ்ட்மென்ட் செய்திருக்கிறார்கள் என்ற விவரம் கொடுக்கப்படவில்லை. எவ்வளவு லாபம் வருகிறது என்று பார்த்தால் மொத்தம் லாபம் ரூ. 217 லட்சம், ஸிட்டியைப் பொறுத்தவரையில் ரூ. 120 லட்சம் நஷ்டம், ஆக லாபம் ரூ. 97 லட்சம் என்று கொடுக்கப்பட்டிருக் கிறது.

THE HON. THIRU S. RAMACHANDRAN: The annual report of the Transport Corporations for the year 31st March 1974 have been sent to the Assembly Department, Pallavan and Cholan Corporations on 17th March 1975 and Pandyan, Cheran and Anna Transport Corporations on 17th February 1975.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்: இந்த மானியக் கோரிக்கை வரும்போது அதை அளித்திருந்தால் எங்களுக்கு அதைப் படிக்க ஒரு வாய்ப்பு ஏற்பட்டிருக்கும். மொத்தத்தில் 4,804 பஸ்கள் இருக்கின்றன. அரசுக்கு வந்த லாபம் ரூ. 97 லட்சம் என்று சொன்னால் அது நிச்சயமாக வரவேற்கத் தக்கதல்ல. 4,804 பஸ்களில் 360 பஸ்கள் ஸ்டேட் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள். ஸ்டேட் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களில் வந்துள்ள லாபம் ரூ. 137 லட்சம். எஞ்சியுள்ள 4,500 பஸ்களுக்கு வந்துள்ள லாபம் ரூ. 80 லட்சம். தனியார் ஒருவர் இவ்வளவு பஸ்களை வைத்திருந்தால் நிச்சயமாக ஆண்டு ஒன்றுக்கு நாலரைக் கோடி ரூபாய் லாபம் வந்திருக்கும் என்று அவர்கள் கூறுகிறார்கள். மேலும் அதற்குத் தகுந்தபடி அரசாங்கத்திற்கும் தக்க வருமான வரி வந்திருக்கும். இப்போது அந்த வருமான வரியும் இல்லை, அதோடு நமக்கு நியாயமாகக் கிடைக்கவேண்டிய லாபமும் இல்லை. காரணம், நாம் நிர்வாகச் செலவை அதிகமாக அதிகரித்துக் கொண்டு போகிறோம். பல லீக்கேஜ்கள் இருப்பதாகத் தெரிகிறது. போதுமான செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்கள் இல்லாமல் வரவு குறைகிறது. பல்வேறு தகராறுகள் இருக்கின்றன. அடுத்து, இங்கு கொடுத்திருக்கிற . . .

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: இப்படிப் போனால் அமைச்சர் அவர்கள் பேசும்போது 1-45 ஆகிவிடும்.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்: இதைவிட வேகமாகச் செல்லமுடியாது. இங்கு கொடுத்திருக்கிற புள்ளிவிவரங்களைப் பார்த்தால், பர்பார்மன்ஸ் பட்ஜெட்டுக்கும் அமைச்சர் அவர்கள் கொடுத்துள்ள ரெவ்யூவிற்கும் இடையே பல்வேறு முரண்பாடுகள் உள்ளன. 1973–74-க்கு ரூ. 109 லட்சம் லாபம் என்று கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. ரெவ்யூவில் ரூ. 20.33 லட்சம் என்று கொடுக்கப் பட்டிருக்கிறது. விபத்துக்களைப் பொறுத்தும் பல்வேறு முரண் பாடுகள் உள்ளன. பஸ் ஸ்டான்ட்களைப் பொறுத்தவரையில் திரு. ராஜாப்பிள்ளை அவர்கள் கூறியதுபோல் ஸானிட்டரி கண்டிஷன்ஸ் மிகவும் மோசமாக இருக்கின்றன. அதைச் சீர் செய்ய வேண்டும்.

கன்ஸெஷன் டிக்கட்டில் நாகர்கோவிலில் 85,000 ரூபாய் அளவிற்கு கையாடல் நடந்திருக்கிறது என்று தகவல் வந்தது. அது சம்பந்தமாக எந்தவிதமான விசாரணையும் செய்யப்படவில்லை.

அதோடு தனியார் வொர்க்ஷாப்களுக்கு வேலைகள் கொடுக்க வேண்டிய அவசியமில்லை. ராணித்தோட்டத்திலும், க்ரோம் பேட்டையிலும் நல்லமுறையில் வொர்க்ஷாப்ஸ் உள்ளன. அங்கு செய்யப்படுவதை விட்டுவிட்டு கரூர் பாலகிருஷ்ணன் வொர்க் ஷாப்பிற்கு ஏன் கொடுக்கவேண்டும்?

அப்பாயின்ட்மென்ட் சம்பந்தமாக பல்வேறு கார்ப்பரேஷன்களில் நடக்கிற அப்பாயின்ட்மென்ட்ஸ் முறை தவறி நடக்கின்றன எம்ப்ளாய்மென்ட் எக்ஸ்சேஞ்ச் வழி நடைபெறவில்லை. குறிப்பாக, சென்னையை எடுத்துக்கொண்டால் சவுத் ஆர்க்காடில் உள்ள இளைஞர்களுக்குத்தான் வேலை கிடைக்கிற ஒரு சூழ்நிலை இருக்கிறது. இதை ஏன் கூறுகிறேன் என்றால் நான் ஒரு நாள் ஹாஸ்டலில் இருக்கும்போது பல தொழிலாளர்கள் என்னிடம் காண்டக்ட் சர்டிபிக்கட்ஸ் பெற வந்தார்கள்.

(முற்பகல் 11-30)

அவர்களுடைய அட்ரஸைக் கேட்டபோது அவர்கள் தென்னாற்காடு மாவட்டம் என்றார்கள். குறிப்பாக, எங்கள் கன்னியாகுமரி ஜில்லாவில் உள்ள எந்தத் தொழிலாளர்களுக்கும் சென்னையில் வேலை கிடைக்காத குறைபாடு இருக்கிறது.

MR. DEPUTY SPEAKER: No time. Please cooperate.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்: எங்கள் மாவட்டத்தில் இருக்கிற இளைஞர் களுக்கு வேலைவாய்ப்பு வசதி செய்ய அரசாங்கம் தவறக் கூடாது என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: தலைவரவர்களே, ஆன் எ பாயிண்ட் ஆஃப் ஆர்டர். சன்ஸ் ஆஃப் தி சாயில் என்பது போல சன்ஸ் ஆஃப் தி டிஸ்ட்ரிக்ட் என்று வந்து விட்டதோ என்று ஐயப்படுகிறேன். இதற்கு அரசாங்கம் பாதுகாப்பு செய்வார்களா வென்று அறிய விரும்புகிறேன்.

திரு. த. தருமலிங்கம்: தலைவரவர்களே, உறுப்பினர் ஜேம்ஸ் அவர்கள் தென்னாற்காடு மாவட்டத்தில் இருக்கிறவர்களுக்குத் தான் வேலைவாய்ப்பு கொடுக்கிறார்கள் என்ற குற்றச்சாட்டைச் சொன்னார்கள். அவ்வாறு யாருக்காவது கொடுத்திருக்கிறார்களா என்பதை அவர் குறிப்பிட்டுச் சொல்ல வேண்டும்.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்: அடுத்து, இந்த பூம்புகார் கப்பல் போக்கு வரத்துக் கழகத்தைப் பற்றி ஒன்றைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். ஏற்கெனவே நாம் ரோடுகளில் போகிறோம், இப்போது கப்பலில் போகிறோம். ஆகாயத்தில் போகலாமாவென்று எண்ணிக் கொண்டிருக்கிற சூழ்நிலையில் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆரம்பிக்கப்பட்டிருக்கிறது. 'நமஸ்தே' என்ற ஓட்டைக் கப்பலை 75 லட்ச ரூபாய் கொடுத்து வாங்கியிருக்கிறோம் என்றால் இதில் முறைகேடு நடந்திருக்கிறது. 75 லட்ச ரூபாய் கொடுத்தால் புதிய கப்பலை வாங்க முடியாதா, கிடைக்காதா? ஏன் பழைய கப்பலுக்குப் போகவேண்டும்? பழைய கப்பல் வாங்கவேண்டு மென்றால் இதில் முறைகேடு நடந்திருக்குமென்பதை வலியுறுத்திக் கூறுகிறேன். ஆகவே இது சம்பந்தமாக நீதி விசாரணை நடத்துவது பலனளிக்கும் என்று கூறி, அடுத்தபடியாக . . .

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: நேரமாகிவிட்டது. அடுத்தபடியாக, திரு. சுருளிவேல் அவர்கள் பேசுவார்கள்.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்: தலைவரவர்களே, ஒரு நிமிஷம். எங்கள் மாவட்டத்தைப் பொறுத்தவரை, கட்டபொம்மனில் ஏற்கெனவே 480 பஸ்கள் இருந்தன. ஆனால், இன்று பாதி பஸ்கள் கூட ஓடவில்லை. என் தொகுதியில் 26 பஸ்கள் ஓடிக் கொண்டிருந்தன. இப்போது 11 பஸ்கள்தான் ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன. இரண்டு ஓடின இடத்தில் ஒன்றுதான் ஓடுகிறது. 13 என், 45, 45எ இவைகளில் இரண்டு ஓடிக்கொண்டிருந்த இடங்களில் ஒன்று தான் ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது. 47-ல் 2-ல் 1 தான் ஓடுகிறது. 13டி-ல் இரண்டில் 1 தான் ஓடுகிறது. 13எஃப், எம். ஜே. இவை ஒன்றும் ஓடவில்லை. 7எ, இரண்டில் ஒன்று ஓடவில்லை. 10-ல் இரண்டில் ஒன்று தான் ஓடுகிறது. ஆக, இப்படி 26 பஸ்களில் 11 பஸ்கள்தான் ஓடுகின்றன என்றால் நிச்சயமாக அந்த மாவட்டத்தை இந்த இலாகா புறக்கணிக்கிறது என்று சொல்லி முடித்துக் கொள்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. மு. சுருளிவேல்: மாண்புமிகு சட்டப் பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்ச ரவர்கள் சமர்ப்பித்திருக்கிற மானியக் கோரிக்கை விவாதத்திலே கலந்து கொள்வதில் மிகவும் பெருமைப்படுகிறேன். நம்முடைய நாட்டில் சோஷலிசப் பாணி சமுதாயத்தை அமைக்கவேண்டு

மென்று மாபெரும் கட்சிகளெல்லாம் கொள்கையாக வகுத்துக் கொண்டிருக்கிற நேரத்தில் தமிழகத்தை ஆளுகிற திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் அவ்வாறு சமதர்ம சமுதாயத்தை அமைக்கின்ற பணியில் ஈடுபட்டிருக்கிறது.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : நீங்கள் என்ன டவுன் சர்விஸா ? நின்று, நின்று போகிறமாதிரி பேசுகிறீர்கள்.

டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே : தலைவரவர்களே, இவர் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் ஓடுகிறமாதிரி பேசினால்தான், லைட்லிங் பஸ் ஓடுகிறமாதிரி பேசினால்தான் சீக்கிரம் முடிக்க முடியும். ஆகவே அவர் பஸ் மாதிரி பேசவேண்டும்.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி : தலைவரவர்களே, இவர் ஸ்டேட் பஸ் மாதிரிப் பேசுகிறார். ஸ்டேட் பஸ் அங்கங்கே ஓரம் கட்டி நிற்கிறதில்லையா, அதுமாதிரிப் பேசுகிறார்.

திரு. மு. சுருளிவேல் : தலைவரவர்களே, அந்த லட்சியத்தை அடைகிற வகையில் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்கள் திட்டம் வகுக்கிறார் என்றால் அது நிச்சயமாக மிகையாகாது. இதைப் பார்க்கிற நேரத்தில், போக்குவரத்துத் துறை இன்றைய தினம் அடைந்திருக்கிற சிறப்புகளை நோக்குகிற நேரத்தில் நமக்கு மகா பாரதக் கதைதான் நினைவிற்கு வருகிறது. மகா பாரதத்தில் கௌரவர்களுடைய அக்கிரமத்தை எதிர்த்து பாண்டவர்கள் தர்ம யுத்தம் தொடுக்கிறார்கள். இந்த தர்ம யுத்தம் வெற்றி பெறுவதற்காக இந்த யுத்தத்தில் அர்ஜுனனுக்கு தேரோட்டியாக கண்ணன் இயங்கி வந்தார். கண்ணனுடைய மறுபெயர் ஸ்ரீமன் ராமச்சந்திரனாகும். தமிழ் நாட்டில் பணக்காரர்களை எதிர்த்து, மோட்டார் மன்னர்களை எதிர்த்து, ஆதிக்கவாதிகளை எதிர்த்து நம்முடைய தானைத் தலைவர் டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள் நடத்துகிற தர்ம யுத்தத்தில் நம்முடைய மாண்புமிகு திரு. ராமச்சந்திரன் அவர்கள் தேரோட்டியாக விளங்கி வருகிறார்கள். இத்தகைய சிறப்புகளை, அகில இந்தியாவிற்கே எடுத்துக்காட்டாக, சோஷலிச சமுதாயத்தை பாராளுமன்ற முறையிலேயே அமைக்க முடியும் என்பதற்கு எடுத்துக் காட்டாக நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறை இயங்கி வருகிறது.

இந்த நேரத்தில் மதுரையில் இயங்கி வருகிற பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பற்றி ஒருசில குறிப்புகளை நான் மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன்.

மதுரையில் சுதந்திரம் டிரான்ஸ்போர்ட் என்ற நிறுவனத்தை நடத்திக் கொண்டு வந்தார், நம்முடைய மாஜி நண்பர்களுக்கு வரம் கொடுக்கும் தேவதையாக, நம்பிக்கை நட்சத்திரமாக இருக்கக் கூடிய இந்திரா காங்கிரஸ் கட்சியைச் சேர்ந்த பாரதி வீர பத்திரத் தேவர் என்பவர். அவர் சுதந்திரம் டிரான்ஸ்போர்ட்டை நடத்திக் கொண்டு வந்து 60-க்கு மேற்பட்ட தொழிலாளர்களை நடுத் தெருவில் நிறுத்தி விட்டு இழுத்து மூடி விட்டார். இன்று அந்த 60 தொழிலாளர்களுக்கு பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் வேலைவாய்ப்பு அளிக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதற்காக என் நன்றியை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். மதுரையில் பணியாற்றிய இந்த 60 தொழிலாளர்களையும் இராமநாதபுரத்திலே பணியில் அமர்த்திய காரணத்தினால் அவர்கள் குடும்பங்கள் மதுரையிலேயும் அவர்கள் இராமநாதபுரத்திலேயும் வாழவேண்டிய நிலை இருக்கிறது. எனவே சுதந்திரம் டிரான்ஸ்போர்ட்டில் வேலை செய்து பி.ஆர்.சி.-யில் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்ட இந்த 60 தொழிலாளர்களை மதுரை நகருக்கு மாற்றவேண்டுமென்று அமைச்சரவர்களை நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். அவர்களுக்கு அளிக்கப்படுகிற சம்பளம் டி.வி.எஸ்.-இலிருந்து பி.ஆர்.சி.-க்கு வந்தவர்களுக்குக் கொடுக்கப்படுகிறதில்லை. பாதிதான் கொடுக்கப் படுகிறது. காரணம் சுதந்திரம் டிரான்ஸ்போர்ட்டில் பெற்றது அவர்களுக்குக் கொடுக்கப்படுகிறது. நான் இராமநாதபுரம் சென்றிருந்த நேரத்தில் அவர்கள் என்னிடம் கூறினார்கள். இதைத் தயவுசெய்து பரிசீலித்து தொழிலாளர் நலனில் அக்கறை கொண்ட இந்த அரசு அவர்கள் வாழ்க்கைத்தரத்தை உயர்த்தவேண்டு மென்பதில் அக்கறை கொண்ட அரசும், அமைச்சரவர்களும் இதைப்பற்றி கவனிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இதைப்போல விருதுநகரில் இருக்கக் கூடிய ஸ்ரீ பழனியப்பா டிரான்ஸ்போர்ட் நிறுவனம், சட்ட விரோதமாக கதவடைப்பு செய்யப்பட்டு அதனால் 31 தொழிலாளர்கள் இன்றைய தினம் வெளியேற்றப்பட்டு அவர்கள் வாழ்வை இழக்கச் செய்திருக்கிறது அந்த நிறுவனம். இதை அமைச்சரவர்களும் அறிவார்கள். பொதுவாக தனியார் துறையில் ஒரு கம்பெனியை இழுத்து

மூடினால் அதை பி.ஆர்.சி. மேற்கொள்வது என்பது நம் கொள்கைக்கு உகந்ததாக இருக்கும். ஆனால் மதுரையில் உள்ள பி.ஆர்.சி- நிர்வாகம் அந்தக் கம்பெனியின் வழித்தடங்களை பி.ஆர்.சி-க்கு எடுத்துக் கொள்ளாமல் அந்த வழித்தடங்களை யெல்லாம் தனியாருக்கு கொடுத்திருப்பதாக, ஏற்கெனவே ஏகபோகம் வகிக்கிற சிலருக்குக் கொடுத்திருப்பதாகத் தெரிகிறது. அதற்கான ஆதாரங்கள் என்னிடத்தில் இருக்கின்றன. எனவே, அவற்றைத் தவிர்த்து, இந்த வழித்தடங்களையெல்லாம் பி.ஆர்.சி. மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று அமைச்சரவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதைப் போலவே இந்த மன்ற உறுப்பினர் மாண்புமிகு திரு. சௌடி சுந்தரபாரதி அவர்கள் கூட எழுத்து மூலமாக ஒரு புகாரைக் கொடுத்திருக்கிறார்கள்.

மதுரையிலிருந்து எட்டயபுரம் செல்வதற்கு உள்ள பாதையில் சிறிய பஸ் அதிபர்களை நடத்த விடாமல், அதிகமான பஸ்களை வைத்திருப்பவர்கள், பெரிய பஸ் முதலாளிகளுக்கு ஆதரவாக பி.ஆர்.சி. நிர்வாகம் நடந்து கொண்டு வருகிறது என்று பரவலாகப் பேசப்பட்டு வருகிறது. மதுரை எட்டயபுரத்திற்கிடையில் அங்கே ஓடக்கூடிய ஜெயவிலாஸ் கம்பெனிக்கு அதிகமான லாபம் அது சம்பாதிக்கிற வகையில் பி.ஆர்.சி. பஸ்களை ஓட்டுவதில் முறைகேடு இருப்பதாக திரு. சௌடி சுந்தரபாரதி அவர்கள் அமைச்சரவர்களிடத்திலும், பொறுப்பான அதிகாரிகளிடத்திலும் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். இவைகளைக் களைந்தெறிய நடவடிக்கை மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பற்றி நான் அமைச்சரவர்களிடத்தில் பேசியிருக்கிறேன். இந்தத் திட்டத்தை அவையில் மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் சமர்ப்பித்த நேரத்தில் நான் கருத்துக்களைத் தெரிவித்திருக்கிறேன். இன்றைய தினம் அகில இந்திய ரீதியிலே மாலுமிகளுக்கு வேலைவாய்ப் பளிக்க, பம்பாயிலும், கல்கத்தாவிலும் வேலைவாய்ப்பு அலுவலகங்கள் மத்திய சர்க்காரால் அமைக்கப்பட்டிருக்கின்றன.

அடுத்ததாக, பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் நிறுவப்பட்டு, இரண்டு கப்பல்கள் வாங்கப்பட்டுள்ளன என்பது மகிழ்ச்சிக்குரிய செய்தி. தமிழ்நாட்டிலே உள்ள நல்ல பயிற்சி பெற்ற தொழிலாளர்களை இதில் வேலைக்கு அமர்த்திக் கொள்ளலாம் என்று அமைச்சர் அவர்கள் கருத்துத் தெரிவித்துள்ளார்கள்.

எனவே, இதற்கென ஒரு வேலைவாய்ப்பு அலுவலகம் அமைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அப்பொழுதுதான், சில இடையூறுகள் இருந்தாலும் அவைகளைச் சமாளித்து, நல்ல தொழிலாளர்களுக்கு வேலைவாய்ப்பு கிடைக்கும் என்று கருதி, இந்த ஆலோசனையைத் தெரிவித்து, என்னுடைய உரையை முடிக்கிறேன்.

திரு. சௌடி. எஸ். சுந்தரபாரதி: தலைவர் அவர்களே, அவை முன் இருக்கும் மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்து ஒரு சில கருத்துக்களைத் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

திறமைமிக்க அமைச்சர், திறமைவாய்ந்த அதிகாரிகள் கொண்ட இந்தத் துறை நல்ல முறையில் செயல்படுவது குறித்து நான் அமைச்சரையும் அதிகாரிகளையும் பாராட்டுகிறேன்.

ஆனால், திரு. ஜேம்ஸ் அவர்கள் குறிப்பிட்டிருப்பது போன்று, இந்தத் துறையில் கிடைத்திருக்கக்கூடிய லாபம் ரூ. 97 லட்சம் தான். பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தினால் ரூ. 120 லட்சம் விரயம் ஏற்படுமென்று எதிர்பார்ப்பதாகக் கூறப்பட்டிருக்கிறது. போக்குவரத்தில் பெரும்பகுதி நெரிசல் மிக்க ஆறு முக்கியமான மணி நேரங்களில் நடைபெறுகிறது. மற்ற 9 மணி நேரங்களில் கூட்டம் குறைவாக இருக்கிறது என்கிறார்கள். நஷ்டம் எவ்வாறு இதனால் ஏற்படும் என்று என்னால் புரிந்து கொள்ள முடியவில்லை. இன்சென்டிவ் போனஸ் கொடுக்கப்படுகிறது. எவ்வளவு அவர் களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பது தெரிந்தால் நலமாக இருக்கும். அதிக போனஸ் கொடுக்கப்பட்டிருந்தால் அதிகப் பயணிகள் பிரயாணம் செய்துள்ளார்கள் என்று பொருள். மேலும், மாநகர்ப் போக்குவரத்தில் அதிக ரிப்பேர்களுக்கு வாய்ப்பு இல்லை. அதன் மூலம் ஏற்படக் கூடிய செலவினங்களும் குறைவாகவே இருக்கும். எனவே இந்தப் பிரச்சினையில் அமைச்சர் அவர்கள் சிறிது கூர்ந்து கவனம் செலுத்தி, இந்தத் துறையை அதிக லாபம் ஈட்டித் தரத்தக்கதாக அமைத்துத் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பஸ் தொழிலாளர்களுக்கும் போலீஸ்காரர்களுக்கும், பஸ் தொழிலாளர்களுக்கும் மாணவர்களுக்கும், அடிக்கடி மோதல் ஏற்பட்டு விடுகின்றது. பஸ் தொழிலாளர்கள் அந்த நேரங்களில் எல்லாம் பஸ்களை அப்படியே நடு ரோட்டில் நிறுத்தி விடுகிறார்கள்.

நம் நாட்டு மக்கள் மட்டுமின்றி, வெளிநாட்டிலிருந்து வருபவர்களும் இதனால் மிகவும் அல்லல்படுகிறார்கள். இப்படிப்பட்ட மனப்பான்மை பஸ் தொழிலாளர்களிடம் வளராத அளவிற்கு அமைச்சர் அவர்கள் ஏதாவது ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும்.

கல்கத்தாவில் போவதுபோல், இங்கேயும் பஸ்களில் மாணவர்கள் தொத்திக் கொண்டுதான் போகிறார்கள். போலீஸ்காரர்களும் அவர்களைப் பிடித்துக்கொண்டுதான் வருகிறார்கள். அப்படியும் படியில் நின்று பிரயாணம் செய்யும் பழக்கம் குறையவில்லை. இதைத் தடுக்க அமைச்சர் ஏதாவது செய்ய வேண்டும். வேண்டுமானால் மாணவர்களுக்கு என ஸ்பெஷல் பஸ், அதாவது தொங்கிக் கொண்டே பயணம் செய்யும் வசதியுள்ள பஸ்கள் விட்டாலும் கூட பரவாயில்லைபோல் இருக்கிறது.

பஸ்கள் தேசியமாக்கும் விஷயம் 1946-ஆவது வருஷத்திலிருந்து இருக்கிறது. 1975 ஆம் ஆண்டிலும் இந்தக் கொள்கைதான் இருந்து வருகிறது. நடைமுறையில் பூராவும் வரவில்லை. இது மக்கள் மனதில் சந்தேகத்தைத் தோற்றுவிக்கும். குஜராத் மாநிலத்தில் எல்லாப் பஸ்களும் அரசுடமையாக்கப்பட்டுவிட்டன. கோர்ட்டுகளில் கேஸ்கள் இருக்கின்றன, அதனால் நாட்டுடமையாகும் வேலைகள் தாமதப்படுகின்றன என்கிறார்கள் . . .

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : 1946 ஆம் ஆண்டு பேருந்துகள் நாட்டுடமையாக்கப்பட வேண்டுமென்று போஸ்ட் வார் ரீகன்ஸ்ட்ரக்ஷன் கமிட்டியின் தீர்மானத்தின்படி, மொரார்ஜி தேசாய் அவர்கள் காலத்திலிருந்தே 1947 ஆம் ஆண்டு வரையில் ஒவ்வொரு வழித்தடமாக அங்கு தேசியமயமாக்கப்பட்டிருக்கிறது. பஸ்களும் அப்போது குறைந்த அளவில்தான் இருந்தன. ஆனால் நாங்கள் வந்தது 1967-ல். அதன் பிறகுதான் பஸ்கள் துரிதமாக தேசியமயமாக்கப்பட்டு வருகின்றன.

திரு. சௌடி எஸ். சுந்தரபாரதி : நீங்கள் சொல்லும் சமாதானங்களை நான் ஏற்றுக் கொள்ளலாம். ஆனால் மக்கள் மனதில் சந்தேகம் விழுகிறது. ஏதோ ஒரு காரணத்திற்காக காலதாமதம் செய்கிறார்கள் என்ற சந்தேகம் மக்கள் மனதில் விழாமல் இருப்பதற்காக அமைச்சர் இந்த விஷயத்தைக் கவனிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அடுத்ததாக . . .

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : இன்னும் ஒரு நிமிஷம் தான் இருக்கிறது.

திரு. சௌடி எஸ். சுந்தரபாரதி : என்னுடைய ஊரிலே இருக்கக் கூடிய ஜெய விலாஸ் பஸ் பற்றி ஒரு வார்த்தை. பணக்காரர்கள் தங்களுக்கு காரியம் ஆகவேண்டுமென்றால் அரசாங்கத்தை எப்படி வேண்டுமென்றாலும் சரி செய்து கொள்வார்கள். அதைப் பற்றி எனக்கு அக்கறை இல்லை. ஆனால், நடைமுறையில் அதனால் தொழிலாளர்களுக்கு இடையூறுகள் வருகின்றன என்றால் அதைப் பற்றி நான் சும்மா இருந்து விட முடியாது. அரசாங்கத்தின் கவனத்திற்கு இந்தப் பிரச்சினையைக் கொண்டு வர வேண்டியிருக்கிறது. அங்கு ஏதோ தனியாகவே ஒரு அரசாங்கத்தை நடத்துவது போல நடந்து கொண்டு வருகிறார்கள். பெரிய பெரிய ஜமீன்தார்கள் தர்பார் நடத்துவது போன்ற நிலையை சிருஷ்டித்து வருகிறார்கள். அங்கே இருக்கக்கூடியவர்கள் எல்லாம் அதிகாரிகளை எப்படியோ வசப்படுத்திக் கொள்கிறார்கள். நாம் திறமையான அதிகாரிகளைத்தான் நியமனம் செய்கிறோம். பணிக்கு வரும் போது நல்லமுறையில்தான் வருகிறார்கள். போலீஸ் இலாகா என்றாலும் சரி, மற்ற இலாகாக்கள் என்றாலும் சரி, நல்ல திறமை பெற்ற அதிகாரிகளாகத்தான் இங்கே வருகிறார்கள். கொஞ்ச நாளைக்குப் பின்னால் அவர்கள் எப்படியோ மாறிவிடுகிறார்கள். அதற்குப் பின்னால் அவர்களுடைய போக்கைப் பார்த்தால் பரிதாபமாக இருக்கிறது. இவ்வளவு சக்தி படைத்த ஒரு நிர்வாகத்தை வைத்திருக்கிற நம்முடைய அமைச்சரவர்கள் எப்படி இதைப் பார்த்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதுதான் எனக்குப் புரியவில்லை.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவரவர்களே, குறிப்பாக அருப்புக்கோட்டை ஜெய விலாஸ் பஸ் கம்பெனி பற்றி அடிக்கடி இந்த மன்றத்தில் சொல்லப்படுகிறது. உண்மை நிலைமை என்னவென்றால் 1971-ம் ஆண்டு ஆட்சிப் பொறுப்புக்கு இரண்டாவது முறையாக வந்தவுடனே உச்சவரம்புச் சட்டம் கொண்டு வந்தோம். அதன்படி 10 பஸ்களுக்குமேல் வைத்திருக்கிற நிறுவனங்கள் எல்லாம் அரசாங்கத்திற்கு வந்து சேரவேண்டும். அந்த வகையில் 36 வழித்தடங்கள் வந்து சேரவேண்டும். இந்தச் சட்டத்தைக் கொண்டு வந்ததால் அரசு பெரிய பஸ் முதலாளிகளை ஆதரிக்கவில்லை என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் தெரிந்து கொள்ளலாம்.

ஆனால் 1971-லிருந்து 1975 வரையில் அந்த 36 வழித்தடங்களை யும் நம்மால் ஏற்றுக்கொள்ள முடியவில்லை. என்ன காரணம்? ஹைகோர்ட்தான் காரணம். நீதிமன்றங்களில் இன்னும் வழக்கு முடிந்து, நமக்கு தீர்ப்புக் கிடைக்கவில்லை. இதுபற்றி திரும்பத் திரும்ப வலியுறுத்திக்கொண்டிருக்கிறோம்.

அரசாங்கத்தைப் பொறுத்தமட்டில் 10 பஸ்களுக்கு மேல் யாரும் வைத்து, ஆதிக்கம் செலுத்தக் கூடாது என்று 1971-ம் ஆண்டு இதே சட்டமன்றத்தில் சட்டம் கொண்டுவந்து நிறை வேற்றியிருக்கிறோம். ஆனால், இன்னும் அந்தச் சட்டத்தினால் பூரண பலன் கிடைக்காமல் இருப்பதற்குக் காரணம் நீதிமன்றங் களில் வழக்கு முடிந்து தீர்ப்பு கிடைக்காமல் இருப்பதுதான். இதுதான் காரணமே தவிர, தாமதம் ஏற்படுவதால் இந்த அர சாங்கம் அவர்களை அப்படியே இருக்க வேண்டுமென்று விட்டு வைத்திருக்கிறது என்று யாரும் கருதவேண்டியதில்லை.

திரு. சௌடி எஸ். சுந்தரபாரதி: அரசாங்கம் அனுமதித்திருக் கிறது அல்லது இடம் கொடுத்திருக்கிறது என்று நான் சொல்ல வில்லை. நான் சொல்லக்கூடியது, இந்த அரசாங்கத்தை ஏமாற்றி, எல்லாம் செய்யக்கூடிய திறமை அவர்களுக்கு இருக் கிறது. அதைப்பார்த்து அரசாங்கம் சும்மா இருக்கிறதே என் பதைத். . .

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: தலைவரவர்களே, அர சாங்கத்தை அவர்கள் ஏமாற்ற முடியவில்லை. அதனால்தான் சட்டமே வந்திருக்கிறது. 3—6—1971-ல் தங்களுக்குள் பஸ்களைப் பிரித்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று அரசாங்கத்திற்கு மனுப் போட்டார்கள். நாம் 18—6—71-ல் சட்டம் கொண்டு வந்தோம். அவர்கள் பிரித்துக்கொள்வதற்கு மனுப் போட்டது 3—6—1971-ல். அரசாங்கம் அவர்களை ஆதரிக்கிறது என்றால், அவர்களை கையில் போட்டுக்கொள்ளலாம் என்றால், அவர்களை பிரித்துக்கொள்ள அனு மதித்திருக்கலாம். அவர்கள் 3—6—71-ல் மனு போட்டும் நாம் 18—6—71-ல்தான் சட்டம் கொண்டுவந்தும், அவர்களை பிரிக்க விடவில்லை. ஆகையால், அரசாங்கம் எந்தவகையிலும் அவர் களுக்கு ஆதரவு காட்டவில்லை.

திரு. சௌடி. எஸ். சுந்தரபாரதி: நான் அதைப்பற்றி அதிக மாகச் சொல்ல வேண்டாமென்று நினைத்தேன். இப்போது சென்னையிலிருந்து புறப்படுகிற அல்லது வந்து சேருகிற பஸ்களை

எல்லாம் தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்று முடிவு செய்திருக்கிறோம். அதைப்போல மதுரையிலிருந்து புறப்படுகிற அல்லது வந்து சேருகிற பஸ்களை எல்லாம் தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்று முடிவு செய்தால் அங்கே ஓடுகின்ற பஸ்களையும் எடுத்துக்கொள்ள முடியும்.

அந்த குறிப்பிட்ட பஸ் முதலாளியின் மேல் எனக்கு எந்தவிதமான ஆத்திரமும் கிடையாது. அவர்கள் வாழ வேண்டுமென்பதிலோ அல்லது போகவேண்டுமென்பதிலோ எனக்கு அக்கறை இல்லை. யாரை வேண்டுமானாலும் அவர்கள் ஏமாற்றிக்கொள்ளட்டும், பரவாயில்லை. அவர்கள் நடவடிக்கை பொதுமக்களைப் பாதிக்கும்போது அதைப் பார்த்துக்கொண்டிருக்க முடியவில்லை.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: தலைவரவர்களே, எல்லா பஸ்களையும் அரசுடைமையாக்க வேண்டுமென்பதுதான் இந்த ஆட்சியினுடைய நோக்கம் என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் நன்றாகத் தெரிந்திருப்பார்கள். அந்த வகையிலே சட்டம் இயற்றப்பட்டது. நீலகிரி மாவட்டத்தில் முழுமையாக எல்லா பஸ்களையும் எடுத்துக்கொள்வது என்று முடிவு செய்யப்பட்டு, நீலகிரி மாவட்டத்திலுள்ள பஸ்கள் எல்லாம் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டன. அடுத்த மாவட்டத்திற்கு வருவதற்குள் கோர்ட்டுக்குச் சென்றார்கள். சுப்ரீம் கோர்ட்டில் வழக்கு போடப்பட்டிருக்கிறது. ஹைகோர்ட்டில் நமக்குச் சாதகமாகத் தீர்ப்பு கிடைக்கவில்லை, பஸ் முதலாளிகளுக்குச் சாதகமாகத் தீர்ப்பு கிடைத்தது. அதை எதிர்த்து நாம் சுப்ரீம் கோர்ட்டில் வழக்கு போட்டிருக்கிறோம்.

ஜெயவிலாஸ் பஸ் அதிபர்களும் கோர்ட்டுக்குச் சென்றார்கள். பஸ்களைப் பிரித்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டபோது அரசாங்கம் இணக்கம் தராததால், நம்முடைய சட்டத்தை எதிர்த்து கோர்ட்டில் வழக்கு போட்டார்கள்; வழக்கில் அவர்கள் ஜெயித்துவிட்டார்கள். அந்த வழக்கும் இருக்கிறது; மாவட்டங்களிலுள்ள பஸ்களை எல்லாம் எடுக்க வேண்டுமென்ற வழக்கும் இருக்கிறது. எல்லாப் பஸ்களும் சுப்ரீம் கோர்ட்டின் முடிவை எதிர்நோக்கி இருக்கின்றன. சுப்ரீம் கோர்ட்டின் முடிவை எதிர்நோக்கி பல வழக்குகள் ஹைகோர்ட்டில் நிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருக்கின்றன.

இதற்கிடையே அதிகாரிகள் யாராக இருந்தாலும், குறிப்பிட்ட பஸ் கம்பெனிகளுக்கு அவர்கள் உதவி செய்கிறார்கள் என்றால், எனக்கோ அல்லது போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சருக்கோ தெரிவித்தால் உரிய நடவடிக்கை நிச்சயம் எடுக்கப்படும்.

திரு. சௌடி எஸ். சுந்தரபாரதி : எனக்கு முன்னால் பேசிய உறுப்பினர் சுருளிவேல் அவர்கள் நான் புகார் கொடுத்திருப்பதாகச் சொன்னார்கள். நண்பர் சுப்பு அவர்களும் அதைப்பற்றிச் சொன்னார்கள்; புகார் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. நான் புகார் கொடுத்திருப்பது அவர்களுக்கு எப்படித் தெரிந்தது என்பது எனக்குத் தெரியவில்லை. யாரையும் கெடுக்க வேண்டுமென்ற எண்ணம் எனக்கு இல்லை. ஆனால் அந்தக் குறிப்பிட்ட பஸ் கம்பெனிபற்றி நான் புகார் கொடுக்கவில்லை என்றால் அது பெருந்தவறாகும் என்பதால் கொடுத்திருக்கிறேன்.

மாநில சுயாட்சி வேண்டுமென்று நாம் கேட்கிறோம்; வற்புறுத்திக்கொண்டே இருக்கிறோம். ஆனால் எதுவும் தேவையில்லாமல் அவர்கள் ஒரு ஆட்சியை நடத்திக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அதிகாரிகள் எல்லாம் அவர்கள் வசமாகியிருக்கிறார்கள். அதிகாரிகளின் இந்தப் போக்கை தடுத்து நிறுத்த வேண்டும். எந்த வகையிலும் பொதுமக்கள் துன்புறுத்தப்படக் கூடாது; கஷ்டப்படக் கூடாது என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களும், போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களும் நம்முடைய அரசாங்கத்தின் கொள்கை பற்றி தெளிவாகச் சொல்லி இருக்கிறார்கள். அதில் எனக்கு பூரண நம்பிக்கை உண்டு. நம்முடைய அரசாங்கம் யாருக்கும் இதில் சலுகை காட்டாது என்ற நம்பிக்கையோடு என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. ந. முத்துவேல் : தலைவரவர்களே, இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை மானியங்களை ஆதரித்து நானும் ஒருசில கருத்துக்களைக் கூற விரும்புகிறேன்.

குறிப்பாக, 1967-ல் இருந்து தேசியமயமாக்கப்பட்ட நமது பேருந்துகளை இந்தத் தமிழகத்தில் பல வாரியங்களாக அமைத்து நல்ல லாபத்தில் செயல்படுத்தி வருகின்ற நம்முடைய அமைச்சரவர்களுக்கு என்னுடைய பாராட்டுக்களை முதலில் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். நம்முடைய முதலமைச்சர் அவர்கள் எடுத்துக்

கொண்ட முயற்சிக்கு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்கள் மேற்கொண்ட பணியின் காரணமாக இவ்வளவு சிறப்பாக நடைபெறுகிறது என்பதை நாமெல்லாம் அறிகிறோம்.

பல லட்சம் ரூபாய் இந்தத் துறையில் நமக்கு லாபம் வந்தாலும் சென்னையில் ஓடுகிற பல்லவன் போக்குவரத்து நஷ்டத்தில் ஓடுகிறது. குறிப்பாக, பல்லவன் போக்குவரத்தைப் பற்றிச் சொல்ல வேண்டுமானால் காலையிலும் மாலையிலும் பஸ்களில் நெரிசல் அதிகமாக இருக்கிறது; பொது மக்களும் மற்றவர்களும் இந்த நேரங்களில் அதிகமாகப் பிரயாணம் செய்கிறார்கள். பஸ் ஊழியர்களுக்கு இப்போது ஊக்க போனஸ் கொடுக்கிற காரணத்தால் அவர்கள் எல்லாப் பிரயாணிகளையும் ஏற்றிச்செல்ல முனைகிறார்கள். அப்போது டிக்கட் கொடுக்க நேரமாவதாலும் மற்ற காரணங்களினாலும் போய்ச் சேரவேண்டிய நேரத்தைவிட தாமதமாகப் போய்ச் சேருகிற நிலைமை ஏற்படுகிறது. ஒரு மணி நேரத்திற்குமேல் கூட போய்ச் சேரவேண்டிய இடத்திற்குச் செல்ல காலதாமதம் ஏற்படுகிறது. இந்தக் காலதாமதம் ஆகாமல் இருக்க காலையிலும் மாலையிலும் நெரிசல் உள்ள நேரங்களில் பல்லவன் போக்குவரத்தில் இரண்டு நடத்துநர்களைப் போடவேண்டும். அப்படிச் செய்தால் காலதாமதம் ஏற்படாது என்று கருதுகிறேன்; அதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பஸ் போக்குவரத்தில் இன்றைக்கு தமிழ்நாட்டில் பல வாரியங்களை அமைத்திருக்கிறோம். அங்கே வேலை செய்கிற தொழிலாளர்களில் பின்தங்கிய மக்களும், தாழ்த்தப்பட்ட மக்களும் சரியான விகிதாச்சாரத்தில் இல்லை என்று இந்த நேரத்தில் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். குறிப்பாக எந்த வாரியங்களாக இருந்தாலும், அரசாங்கத் துறையாக இருந்தாலும், வாரியங்களாக இருந்தாலும் தாழ்த்தப்பட்ட மக்களுக்கு 18 சதவிகிதம் ஒதுக்க வேண்டுமென்று சட்டங்கள் இருந்தாலும் அந்த விகிதாச்சாரம் சரியாகக் கொடுக்கப்படவில்லை. ஆகவே, இந்த வாரியங்களில் தாழ்த்தப்பட்ட மக்களுக்கு கண்டிப்பாக 18 சதவிகிதம் வேலைவாய்ப்பு கொடுக்கும்படி கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, கண்டக்டர் வேலைக்கு எஸ்.எஸ்.எல்.சி. தேர்வு பெற்றிருக்க வேண்டும் என்று இப்போது கூறப்படுகிறது. எம்பிளாய்மென்ட் ஆபீசில் இண்டர்வியூ கால்ஃபார் செய்யும்போது எஸ்.எஸ்.எல்.சி. தேர்ச்சி பெற்றவர்களைத்தான் அனுப்பி வைக்

கிறார்கள். ஐந்து ஆண்டுகளுக்கு முன்னால் எஸ்.எஸ்.எல்.சி. தேர்ச்சி பெருதவர்களும் கண்டக்டர் லைசென்ஸ் பெற்றிருக்கிறார்கள். அவர்கள் வேலை கிடைக்காமல் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். ஆகையால் அவர்களுக்கும் இந்த வாரியங்களில் வேலை கொடுக்கும்படி கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(நண்பகல் 12-00)

குறிப்பாக தாழ்த்தப்பட்ட மக்கள் கூட்டுறவு முறையில் மதுரை மாவட்டத்தில் போக்குவரத்தை நடத்தி வருகிறார்கள். அதில் நஷ்டம் இருப்பதாகக் கேள்விப்பட்டிருக்கிறோம். இருந்தாலும் கூட்டுறவுத்துறையில் மற்ற மாவட்டங்களிலும் பஸ் போக்குவரத்தை நடத்துவதற்கு அரசாங்கம் வழிவகை செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, துரித வண்டிகளில் செல்லும்போது சில பஸ்களில் 3 சீட்டுகள் போடப்பட்டிருக்கின்றன. இதில் உட்காருவதற்கு பிரயாணிகளுக்கு சங்கடம் அதிகமாக இருக்கிறது. ஆகவே, இவற்றை 2 சீட்டுகளாக மாற்றும்படி கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, சென்னையில் இருந்து விரைவு வண்டிகள்—தஞ்சாவூர் நாகப்பட்டிணம் செல்லும் வண்டிகள் பாண்டிச்சேரி வழியாகப் போகிற வண்டிகள்—வானூர் தொகுதியில் உள்ள திருச்சிற்றம்பலப் பாதையில் நின்று போகும்படியாகச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திரு. ஜேம்ஸ் அவர்கள் பேசும்போது தென்னாற்காடு மாவட்டத்தைச் சேர்ந்தவர்களே அதிகமாக போக்குவரத்துறையில் வேலை செய்வதாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். இப்படி அமைச்சர் அந்த மாவட்டத்தைச் சேர்ந்தவர் என்பதனால் அதுபோலச் செய்வதாக இல்லாவிட்டாலும் கூடச் சொல்கிறார்கள். இதற்காக அமைச்சர் அந்த மாவட்டத்திற்குச் செய்ய வேண்டியவைகளைச் செய்யாமல் விட்டுவிடக்கூடாது. இன்றைக்கு அந்த மாவட்டத்தில் தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம் என்று ஏற்படுத்தியிருக்கிறார்கள். அந்தக் கழகத்திலுள்ள பஸ்கள் ஒன்றுகூடச் சரியாக இயங்கவில்லை. திண்டிவனத்தில் இருந்து உளுந்தூர்பேட்டை வழியாக சிதம்பரம் போகிற பஸ்—திண்டிவனத்தில் இருந்து கடலூர் வழியாக சிதம்பரம் போகிற பஸ்—இரண்டு நாட்கள் ஓடினால் மூன்று நாட்கள் ஓடுவதில்லை. மற்றக் கழகங்களில் இருந்த

ஓட்டை உடைசல் பஸ்களையே இந்தக் கழகத்திற்குப் பெற்று இருக்கிறார்கள், அப்படியின்றி இந்தக் கழகத்திற்குத் தனியாகவே புது பஸ்களை வாங்கி—இந்தக் கழகம் நல்ல முறையில் செயல்பட வழி வகை காணவேண்டுமென்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

எனது தொகுதி கிராமங்களில் தற்போது ரோடுகள் செப்பனிடப்பட்டிருக்கின்றன. திண்டிவனத்தில் இருந்து தாழங்காடு, காட்ராம்பாக்கம் வழியாக பெரம்பூர், நெசல் கிராமம்—சாலைகள் செப்பனிடப்பட்டிருக்கின்றன — பஸ்களை விடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். குறிப்பாக, திண்டிவனத்தில் இருந்து தாழங்காடு, திண்டிவனத்தில் இருந்து வடநெற்குன்றம், திண்டிவனத்தில் இருந்து கீழ்சேவு வழியாக ஆவணிப்பூர், திண்டிவனத்தில் இருந்து தென்கோடிப் பள்ளம் வழியாக உப்புவேலூர், திண்டிவனத்தில் இருந்து காட்ராம்பாக்கம் வழியாக நெசல்—திண்டிவனத்திலிருந்து வீடூர் வழியாக பெரம்பூர் கிராமத்திற்கு இங்கெல்லாம் தொடர்ந்து பஸ்கள் ஓடுவதற்கு ஆவன செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* **திரு. நா. காசிராமன் :** தலைவர் அவர்களே, நாட்டின் முக்கிய உயிர்நாடியாகிய போக்கு-வரத்துத் துறை பற்றி எனது சில கருத்துக்களைச் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கொடுத்திருக்கின்ற விளக்கங்களிலும், குறிப்புகளிலும் தேசியமயமாக்கப்பட்ட போக்குவரத்து நல்ல முறையில் இயங்குகின்றது—லாபம் அடைகின்றது என்று சொன்னார்கள்; பாராட்டுகிறோம்.

தனியார் துறையில் நல்ல அனுபவம் பெற்ற தொழிலாளர்களையும் அலுவலர்களையும் எடுத்துக்கொண்டு—அந்தத் தொழிலாளர்களும், அலுவலர்களும் தனியார் துறையில் தாங்கள் பெற்ற நல்ல அனுபவத்தைப் பயன்படுத்திக் கொண்டு சர்க்கார் துறையின் மேன்மைக்காக பாடுபட்டுவருவதை என்னால் பாராட்டாமல் இருக்க முடியாது.

தமிழ் நாட்டில் போக்குவரத்துத் துறை தனியார் நிறுவனங்கள் மூலம் நல்லமுறையில் நிர்வகிக்கப்பட்டு வந்தது. இந்தியாவின் பிற பாகங்களில் உள்ளவர்களாலும் பாராட்டக் கூடிய அளவுக்கு மேம்பாடு அடைந்திருந்தது. அது இன்றைக்கு அரசின் உடைமை

யாக்கப்பட்ட நிலையில் இன்னும் திறம்பட பணியாற்றுவது— உள்ளங்கை நெல்லிக்கனி போல தெரிகிறது. அதற்காகப் பாராட்ட வேண்டும். தனியார் துறையில் இருந்ததைப் போலவே தொழிலாளர்களும் தொடர்ந்து அந்த அந்தப் பகுதி மக்களின் நன்மதிப்பையும், மரியாதையையும் பெறுகிற வகையில்—முன்பு இருந்தது போலவே—நல்ல பெயரை எடுத்துக்கொள்ளும் வகையில் பணியாற்ற வேண்டுமென்று இந்த மன்றத்தின் மூலமாகத் தொழிலாளர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து இங்கே லாபக் கணக்கைக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். கொடுக்கப்பட்டிருக்கிற லாபக் கணக்கைப் பார்க்கிறபோது பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் லாபம் ரூ. பதினொன்றே முக்கால் லட்சத்தில் இருந்து ரூ. 4½ லட்சமாகக் குறைந்திருக்கிறது.

சோழன் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் லாபம் ரூ. 12½ லட்சத்தில் இருந்து ரூ. 3½ லட்சமாகக் குறைந்திருக்கிறது.

அதைப்போலவே, சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் லாபமும் ரூ. 7½ லட்சத்தில் இருந்து ரூ. 6½ லட்சமாகக் குறைந்திருக்கிறது.

இப்படி நிறைய லாபம் வருகிறதென்று சொல்கிற நிலைமையில் லாபம் நான்கில் ஒரு பங்கு குறைய வேண்டிய காரணம் என்ன என்பதைப் பரிசீலிக்க வேண்டும்.

போக்குவரத்துத் துறையில் உள்ளவர்களை கொள்ளை லாபம் அடிக்கிறார்கள் என்று சொல்வது உண்மையாக இருந்தால் இது மாறுபட்டு இருக்காது. அல்லது சொன்னதிலே தவறு இருக்க வேண்டும். அல்லது நடக்கின்ற முறையில் தவறு இருக்க வேண்டும்.

அரசுக்கு நஷ்டம் ஏற்படுத்தாத துறையாக இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை செயல்படவேண்டும்.

அமைச்சர் அவர்கள் தொழிலாளர்களுக்குப் பல சலுகைகளை அறிவித்துள்ளார்கள். அவை வரவேற்கவேண்டிய அம்சம். தனியார் துறையில்—சிறிய சிறிய ஆபரேடர்கள் தங்களுடைய வசதி வாய்ப்புக்கேற்ப இதுவரை தொழிலாளர்களுக்கு பல சலுகைகளை அளித்து வந்தார்கள். குடிசையில் பிறந்து வளர்ந்தாலும் கோமான்வீட்டு மறுமகப்பெண்ணாகப் போனவுடன் பலவிதமான

ஆடை ஆபரணங்களைச் சூட்டிக்கொள்வதுபோல சிறிய சிறிய ஆபரேடர்களிடம் இருந்த தொழிலாளர்கள் இன்றைக்கு அரசாங்கத்திடம் வந்தவுடன் பலவிதமான சலுகைகளைப் பெறுகிறார்கள். அதற்காக அவர்களைப் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். மேலும் அவர்களுக்குச் சலுகைகள் கொடுக்கப்படவேண்டுமென்று கூறிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

கலெக்‌ஷன் போனஸ் என்று—வண்டியில் இடம் இருந்தாலும் இடம் இல்லை என்று சொல்லிவிடாமல் இருக்க—ஒரு முறையை ஏற்படுத்தியிருக்கிறார்கள். இது நல்ல முறைதான். ஆனால் கலெக்‌ஷன் போனஸ் என்று வைத்துக்கொண்டு—அளவுக்கு மீறி பயணிகளை ஏற்றுவதும்—பல்லவன் பஸ்ஸே பல்லவன் பஸ்ஸை விரட்டுவதும்—அரசுக்கும் நல்லதல்ல—பொது ஜனங்களுக்கும் நல்லதல்ல. வழியில் போகிற பயணிகள்—பாதசாரிகள் ஆகியோர்களுக்கு அதிக தீங்கை விளைவிக்கக்கூடியதாகும். ஓவர் லோட் ஏற்றுவது வண்டியை சீக்கிரத்தில் பழுதடையச் செய்யும். ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் விலைகளோடு ஒப்பிடுகிறபோது அரசுக்கு இது லாபமாக இருக்காது. சாலை விபத்துகளும் அதிகம் ஏற்பட்டு மக்களுக்கும் பாதுகாப்பு குறைகிறது. இந்த கலெக்‌ஷன் போனஸ் சம்பந்தமாக ஏதாவது நல்ல திட்டத்தைக் கொண்டுவரவேண்டும்.

இன்னும் சிக்கன முறைகளை எடுத்துக்கொண்டால் இன்றைக்கு பல பஸ்களில் டீசல் டாங்க் மூடியில்லை—டீசலை நிறைய நிரப்பிக்கொண்டு கிளம்புகிறபோதே போகிற வழியெல்லாம் டீசல் கொட்டிக்கொண்டு போகிறது. இதனால் நமக்கு அதிகச் செலவு ஆகிறது என்பதோடு அந்நியச் செலாவணியும் ஏகப்பட்ட அளவில் பாதிக்கப்படுகிறது. இதையும் கவனிக்கவேண்டும்.

அடுத்து, பஸ்களில் இருந்து புகை நிறைய வருகிற நிலை—புகை மண்டலம் எழும்புகிற அளவு இருக்கிறது. இதனால் டீசல் ஆயில் வீணாகப்போகிறது. ஜனங்களுடைய பொதுச் சுகாதாரமும் வெகுவாகப் பாதிக்கப்படுகிறது. அதைத் தடுத்து நிறுத்த வழிவகை காணவேண்டும்.

முன்பெல்லாம் தனியார்கள் பஸ்களில் டாக்கோகிராப் வைத்திருப்பார்கள். டிரைவர் நினைத்த வேகத்தில் போக முடியாது. எவ்வளவு வேகத்தில் வண்டி ஓட்டப்பட்டிருக்கிறது என்பதை அது காட்டிக் கொடுத்துவிடும். இப்போது டாக்கோகிராப்

வைப்பதில்லை. சாலை விபத்துகளைப் பார்க்கிறபோது—தஞ்சை மாவட்டத்திலேயே மரணம் விளைவித்த விபத்துகளின் எண்ணிக்கை அதிகமாகியிருக்கிறது. இறந்தவர்களின் தொகையும் அதிகமாகி இருக்கிறது.

தஞ்சை ஜில்லா ரோடு கடும் பாறையினால் ஆனது அல்ல. சேறும் சகதியும் ஆனது. ரோடுகளும் குறுகலானவை. அதோடு விவசாய மாவட்டமாதலால் கால்நடைகள், மாட்டு வண்டிகள் அதிகம் உள்ளன. அங்கே வண்டிகள் போகிறபோது போஸ்ட் மெயில் ரோடில் போவது போல உள்ளது அதிக வேகம், அதிக வெயிட் வண்டியை சீக்கிரத்திலேயே பாழ்படுத்திவிடும். கண்டி-ரோல்ட்—ரெகுலேடெட் ஸ்பீடில் வண்டிகளை ஓட்டுவதற்கு வேண்டிய ஏற்பாடுகளைக் கவனிக்கவேண்டும். அந்த மாவட்டத்தில் ஓடுகிற வண்டிகளின் ஸ்பீடைக் குறைத்து கவனமாக ஓட்ட வழி வகைகளைச் செய்யவேண்டும்.

சாலை விபத்துகளின் எண்ணிக்கையைக் குறைப்பதற்கு வேண்டிய கவனம் செலுத்தியாகவேண்டும் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

சென்னை நகரத்திலே, பஸ்களிலே அதிகக் கூட்டம் இருக்கிறது. அதைக் குறைப்பதற்குப் பெரிய பஸ்களாகப் போட்டு, தி. நகரிலிருந்து பாரிஸ் வரையில் விடுகிறார்கள். ஒரே பஸ்ஸில் புளி மூட்டைபோல் மக்களை ஏற்றிக்கொண்டு, தூரத்திற்குப் போகும்போது வேகமாகப் போக முடியவில்லை. அதற்குப் பதிலாக, குறிப்பிட்ட சில ஷார்ட் டிஸ்டன்ஸ்களுக்கு அதிகப்படியான பஸ்களை விடுவார்களானால், அவர்கள் நிறைய டிரிப் அடிக்கவும், வெகு சீக்கிரம் போகவும், மக்களை வேகமாகக் கொண்டுபோய் சேவை செய்யவும் வசதிகள் இருக்கும். அதை யோசித்துப் பார்க்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, மோட்டார் வெஹிக்கில்ஸுக்கு வரி வசூலிக்க ஒரு உத்தரவைப் போட்டிருக்கிறார்கள். "G.O. Ms. No. 816, dated 1st April 1974" அதன் பிரகாரம், ஒரு வண்டியானது, ஒரு வாகனமானது, ரிஜிஸ்தர் ஆன 3 நாட்களுக்குள் வரி கட்டப்பட்டிருக்கவேண்டும். அப்படி 3 நாட்களுக்குள் வரி கட்டத் தவறினால் அதற்கு அப

ராதம் விதிக்கப்படும். இருக்கிற நிலைமை என்னவென்றால், ஒரு வண்டியை ரிஜிஸ்தர் செய்ய ஆர்.டி.ஓ., அல்லது அதிகாரியிடம் கொடுத்தால், அவர் எந்தத் தேதியில் கையெழுத்துப் போடுகிறாரோ அந்தத் தேதியில்தான் ரிஜிஸ்தர் ஆனதாக ஆகும். அவர் தபாலில் அனுப்பி, அது கைக்கு வர ஏறத்தாழ 3, 4 நாட்கள் ஆகின்றன. இதனால், உரிமையாளர், அவரை அறியாமலேயே, அவர் பொறுப்பில்லாமலேயே, 3 நாள், 4 நாள் கழித்து டாக்ஸ் கட்டவேண்டிய நிலைமை ஏற்படுகிறது.

ஆகவே, குறைந்தது ஒரு வாரமாவது கொடுத்தால்தான் எந்த விதமான எண்ணமுமில்லாமல், நடைமுறைச் சிக்கல் காரணமாக காலந் தாழ்த்தி டாக்குமென்ட்ஸ் பெறுகின்றவர்கள் தண்டனைக்கு ஆளாக வழியில்லாமல் இருக்கும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அதோடு, வண்டிகளைப் பதிவு செய்த அதிகாரி தான் கையெழுத்திட்ட தேதியிலிருந்து 2 நாட்களுக்குள்ளாக, ஓனருக்கு ரிஜிஸ்தர் செய்யப்பட்ட சர்டிபிகேட்டுகளை அனுப்பவேண்டுமென்று வைத்தால்தான், ஓனர்கள் அநாவசியமான சங்கடங்களுக்கு ஆளாகாமலிருக்க முடியும்.

அடுத்து, ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள் ஓட்டுவதற்கு—அமைச்சரவர்களுக்குக் கூட கடிதம் எழுதியிருக்கிறேன்—ஒரு ஜி.ஓ. போட்டிருக்கிறார்கள். (G. O. Ms. No. 240, dated 14th February 1975. அதிலே என்ன சொல்லியிருக்கிறார்கள்? ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களை ஓட்டுவதற்கு ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள் பர்மிட் உள்ளவர்களோ அல்லது அவர்களால் அனுமதிக்கப்பட்ட லைசன்ஸ் உள்ளவர்களோ என்றுதான் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதை உன்னிப்பாகப் பார்த்தால், ஆட்டோ ரிக்ஷா பர்மிட் உள்ளவர்களோ, அல்லது அவர்களால் அனுமதிக்கப்பட்ட லைசன்ஸ் உள்ளவர்களோ என்றிருப்பதால், ஆட்டோ ரிக்ஷா பர்மிட் உள்ளவர், லைசென்ஸ் இல்லாமலே ஓட்டலாம் என்று வாதாடக் கூடிய நிலைமை வருகிறது. இதைப் பொறுத்தவரை அநாவசியமான கேஸ்கள், சச்சரவுகள் இல்லாமலிருக்கத் தக்க மாறுதலைச் செய்ய வேண்டும். சில வண்டிகளை ரிஜிஸ்தர் செய்வதிலிருந்து எக்சம்ஷன் கொடுக்கிறார்கள். உதாரணமாக, மின்சார இலாகாவிற்குத் தஞ்சை ஜில்லாவிலே ஒரு வாகனம் வாங்கினார்கள். அது இப்பொழுது கன்னியாகுமரிக்குப் போய்விட்டது. அந்த வாகனத்தை கிட்டத்

தட்ட ரூ. 1½ இலட்சத்துக்கு வாங்கினார்கள். அதற்கு 1974 சனவரியிலே எக்சம்ஷனுக்காக எழுதப்பட்டது. ஆனால், இன்று வரையிலே எக்சம்ஷன் அவர்களுக்குப் போய்ச் சேரவில்லை. இதனால், கிட்டத்தட்ட ரூ. 1½ இலட்சம் பெறுமானமுள்ள வாகனம் எந்த விதமான உபயோகமும் இல்லாமலிருக்கிறது. ஆனால், என்ன காரணத்திற்காக வாங்கினார்களோ, அந்தக் காரணத்திற்காக, வாடகை லாரிகளையும் மற்றவைகளையும் கொண்டு பணிகளைச் செய்கிறார்கள். இதன் காரணமாகப் பண நஷ்டம் ஏற்படுகிறது, மின்சார வாரியத்திற்கு. இம்மாதிரி தொல்லைகள் இல்லாமல் இருப்பதற்கும் ஏற்பாடு செய்யவேண்டும்.

அடுத்து, இரண்டே இரண்டு விஷயங்களைச் சொல்லி முடித்து விடுகிறேன். பஸ்களையெல்லாம் தேசியமயமாக்கினார்கள். அத்துடன், தனியார் ஸ்தாபனங்களிலுள்ள தொழிலாளிகளை எடுத்துக் கொண்டார்கள். அப்படி அங்கங்கு இருந்த நிரந்தர விதிகளுக்கேற்ப அந்தத் தொழிலாளர்களுக்கு ரிடையர் ஆகும் வயதை நிர்ணயித்திருக்கிறார்கள். உதாரணமாக, டி.வி.எஸ்ஸில் 55 வயது என்று வைத்திருக்கிறார்கள், ராம விலாசில் 60; இராமன் அண்ட் இராமனில் 58 என்று வைத்திருக்கிறார்கள். சோழன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில், இராமன் அண்ட் இராமன்—எஸ்.ஆர்.வி.எஸ். தொழிலாளிகள் இரு பிரிவினரையும் எடுத்துக்கொண்டார்கள். எஸ். ஆர். வி. எஸ். தொழிலாளிகளுக்கு ரிடையர்மென்ட் வயது 60; இராமன் அண்ட் இராமன் தொழிலாளிகளுக்கு 58 வயது வரையில் வேலை செய்யலாம் என்று வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. பிறந்தது ஒரு வீட்டில்—இருந்தாலும் புகுந்த வீட்டிற்கு வந்த பிறகு, நீ ஏழைக் குடும்பத்திலிருந்து வந்திருக்கிறாய், உனக்கு நூல் புடவை; நீ பணக்கார வீட்டுப் பெண் ஆகவே உனக்குப் பட்டுப் புடவை என்று கொடுத்தால் அது பாரபட்சமாகும். இருவரையும் சமமாகப் பாவிக்கவேண்டும். 60 வயது வரை வைத்திருப்பதனால்— தனியார் துறை தொழிலாளிகள் 60 வயது வரை பணியாற்றியிருக்கிறார்கள். . .

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: தலைவரவர்களே, எல்லோருக்கும் 55 வயது என்று இப்பொழுது ஆக்கப்பட்டிருக்கிறது.

திரு. நா. காசிராமன்: ஒரே மாதிரியாகச் செய்திருப்பதாகச் சொன்னார்கள். தனியார் துறையிலே 60 வயது வரையிலே கூட ஓட்டிப் பணி செய்து அவர்கள் எந்த விதமான விபத்துக்களும் அதிகமில்லாமல் நல்ல முறையிலே பணியாற்றிக்கொண்டிருக்

கிறார்கள். இதையெல்லாம் கருத்தில் கொண்டு அவர்கள் செய்திருப்பார்களென்று நான் நம்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, பஸ்களுக்கு பாடிகள் கட்டுவதைப்பற்றி அமைச்சரவர்கள் இங்கே சொன்னார்கள். இப்பொழுது, 6, 7 கார்ப்பரேஷன்களாகிவிட்டன. ஒவ்வொரு இடத்திலும் பாடிகள் கட்டுகிறார்கள். ஒன்று குட்டையாகவும் ஒன்று நெட்டையாகவும் —ஒன்று அகலக் கரை வேஷ்டியாகவும், ஒன்று குறைந்த கரை வேஷ்டியாகவும் இருப்பதைப்போல்—இருக்கின்றது. மொத்தத்தையும் சேர்த்து, பாடி கட்ட ஒரு கார்ப்பரேஷன் வைத்தால் நல்லது. சௌத் ஆற்காட்டிலே, பாடி கட்டும் நிலையமில்லை. கடலூரிலே ஒரு நிலையம் ஏற்படுத்தலாம். எல்லா கார்ப்பரேஷன்களுக்கும் பாடி கட்டுவது என்றால், கார்ப்பரேஷன்களுக்கும் செலவு மிச்சமாகும். அதோடுகூட, பல நூற்றுக்கணக்கான தொழிலாளிகளுக்கும் நல்ல வேலை வாய்ப்புக் கிடைக்கும். அதுவும் ஓர்க்ஷாப் இல்லாத கடலூர் போன்ற ஊர்களில் தொழில் நிறுவனம் ஏற்படுத்துகின்ற வசதியும் ஏற்படும் என்று கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, வறட்சி நிவாரண நிதிக்காகப் பொருள் சேர்க்கிறோம். பல தொழில் நிறுவனங்களிலேயுள்ள உரிமையாளர்கள், பல பஸ் ஸ்தாபனங்களிலேயுள்ள உரிமையாளர்கள் பல தொழில்களைச் சேர்ந்தவர்கள் பல்லாயிரக்கணக்கிலே கொடுக்கிறார்கள். நம் நாட்டிலிருக்கிற வறட்சி நிலைமைக்கு அவர்கள் கொடுக்கின்ற தன்மையைப் பாராட்டவேண்டும். அதே சமயத்திலே, பல ஆயிரக்கணக்கில் கொடுக்கிறவர்கள் எல்லோரும் மனிதாபிமானத்தின் அடிப்படையில் மட்டும்தான் இந்தத் தொகையைக் கொடுக்கிறார்கள் என்று நாம் கூறிவிட முடியாது. மனிதாபிமானத்தின் அடிப்படையில் மட்டுமல்லாமல், நிதி வசூலிக்கின்றவர்களிடம் நல்ல பெயரோடு இருக்கவேண்டும், பிற்காலத்தில் இடைஞ்சலில்லாமலிருக்க வேண்டுமென்ற அந்தக் காரியத்தையும் மனதில் வைத்துத்தான் பெரும் அளவுக்குக் கொடுக்கிறார்கள். அப்படிப் பார்க்கும்போது, பல தொழில் நிறுவனங்களிடமிருந்து, பல்லாயிரக்கணக்கான ரூபாய்க்கு அந்த நிதிக்குக் கொடுக்கப்பட்டு, செலவுகளாகக் காட்டப்படும். அப்படிக் காட்டப்பட்டால், பிற்காலத்தில் அந்த நிறுவனங்கள் தங்களுடைய இலாபத்தைக் கணக்குப்போட்டுத் தொழிலாளர்களுக்குப் போனஸைக் கணக்கிடும்போது, இதையும் செலவில் எடுத்தால் தொழிலாளர்களுக்கு போனஸ் மிகவும் குறைந்து போகும்.

1975 ஏப்ரல் 7] [திரு. நா. காசிராமன்]

ஒரு குறிப்பிட்ட தொகையைத்தான் கணக்கில் எடுத்துக் கொள்ளவேண்டும் போனஸில் கழிப்பதற்கு என்று வைக்க வேண்டும். ரூ. 5,000 அல்லது ரூ. 10,000 வரையில்தான் கணக்கில் கழித்துக்கொள்ளலாம் அதைப் போனஸுக்கு எடுக்க என்ற நிலைமையை ஏற்படுத்தினால், தொழிலாளர்கள் தங்கள் பங்கை இழக்காமல் இருக்க நல்ல வழி ஏற்படும் என்று கூறிக்கொண்டு, இந்தப் போக்கு-வரத்துத் துறையிலே ஈடுபட்டிருக்கிற எல்லா தொழிலாளர்களும் அதிகாரிகளும் நல்ல முறையிலீடுபட்டு, நாட்டு மக்களுக்கும் எல்லோருக்கும் மன மகிழ்ச்சியை ஏற்படுத்த வழி வகை செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, முடித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. கு. பெரியசாமி : தலைவரவர்களே, போக்கு-வரத்துத் துறை மானியத்தை ஆதரித்து என்னுடைய கருத்துக்கள் சிலவற்றை முன்வைக்க விரும்புகிறேன். மாண்புமிகு போக்கு-வரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் வைத்த முன்னுரையை 100-க்கு 100 ஆதரித்துப் பேசுகிறேனென்றாலும்கூட என்னுடைய தொகுதியில் சில பரிகாரங்களை—பரிகாரங்கள் என்று சொல்லும்போது, சில குறைகளை நிவர்த்திக்கவேண்டுமென்று இந்த மாமன்றத்தின் மூலமாக மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களைக் கேட்டுக்கொள்வேன். இரண்டு தலைமுறைகளாக பஸ் அதிபராக இருந்த எனக்கு முன்பாக பேசிய மாண்புமிகு உறுப்பினர் காசிராமன் அவர்கள் குறிப்பிட்டது ஆக்கபூர்வமான ஒரு சொற்பொழிவாக இருந்தது. அவர்கள் சொன்ன சில கருத்துக்கள் நாம் வரவேற்றும் ஒப்புக் கொள்ளக்கூடியவையாகவும் தானிருக்கின்றன. நான் என்ன வெல்லாம் சொல்ல நினைத்தேனோ அதையெல்லாம் சொல்லிவிட்டார்கள். இருந்தாலும்கூட, சில குறைகளைக் கூற தாங்கள் அனுமதிப்பீர்களென்று நம்புகிறேன்.

சிறு பஸ் சொந்தக்காரர்கள் என்று தவிர்க்கமுடியாத பஸ்காரர்கள் இருக்கிறார்கள். அவர்கள் பஸ்கள் நாட்டுடமை யாக்கப்படும், நாளைக்கே நாட்டுடமையாகப்போகிறது என்பன போன்ற பிரகடனங்களால் பாதிக்கப்பட்டு, அவர்களுடைய வாய்ப்பு வசதிகள் பலவற்றை இழந்து விடுகிறார்கள். எப்படி யென்றால், அநேகமாக ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் கடைகளிலே, பெட்ரோல் பங்குகளிலே, இன்னும் பல தனியார்களிடம், பினான்ஷியர்களிடம் கடன் வாங்கி அல்லது கைமாற்றாகப் பெற்றுத்தான் இந்தத்

தொழிலே நடத்தவேண்டுமென்ற நிர்பந்தத்திலே இருக்கிறார்கள். நம்முடைய அரசு பிறப்பிக்கிற உத்திரவுகளானது அவர்களுக்குக் கடன்கள், சலுகைகள் ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் கடைக்காரர்களிட மிருந்தோ அல்லது பெட்ரோல் பங்க்காரர்களிடமிருந்தோ அல்லது வேறு தனியார்களிடமிருந்தோ கிடைக்காமல் செய்து விடுகிறது. அவர்கள் அவதிப்படுகிறார்கள். ஆகவே, இதற்கு ஒரு குறிப்பிட்ட காலத்தைச் சொல்லி, மூன்று ஆண்டுகளுக்குப் பிறகு, ஐந்தாண்டு களுக்குப் பிறகுதான் எடுத்துக் கொள்ளப்படும் என்று சொல்லி விட்டால் அந்த பஸ் ஆப்பரேட்டர்களுக்கு நிம்மதியாக இருக்கும், அவர்கள் அவதிப்படவேண்டியதில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

புகை கக்குகின்ற நிலை சம்பந்தமாக திரு. காசிராமன் அவர்கள் சொன்னார்கள், அதனால் டீசல் வீணாவது மாத்திரமல்ல, பலவிதமான ஆக்ஸிடெண்ட்களும் ஏற்படுத்துவதற்குக் காரணமாக இருக்கிறது. உதாரணத்திற்கு என் சொந்த அனுபவத்திலி ருந்தே சொல்கிறேன். எக்ஸாஸ்ட் பைப் மூலமாக புகை மண்டலம் உருவாகி அந்த பஸ்ஸை ஓவர் டேக் பண்ண வேண்டுமென்று நினைக்கிற காருக்கு பாதையை மறைத்து விடுகிற நிலைமை இருக்கிறது. இதன் காரணமாக நானே ஒரு முறை மாட்டு வண்டியோடு மோதினேன், ஆகவே அதைத் தடுத்தால் விபத்துக்களும் குறையும், அன்னியச் செலாவணியும் மிச்சப் படுத்தப்படலாம், எண்ணெயும் சிக்கனமாகச் செலவு செய்ய முடியும், ஆகவே அதைச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

ஒரு ஸ்தாபனத்திற்கு ஒரு தொழிற் சங்கம்தான் இருக்கவேண்டு மென்று எனக்கு முன்னால் பேசிய நண்பர் கிட்டப்பா அவர்கள் சொன்னார்கள். என்னுடைய தொகுதியிலேயே மாயூரத்திலே ஒரு தொழிற் சங்கம், அதற்குப் போட்டியாக திருவாரூரிலே ஒரு தொழிற் சங்கம், கும்பகோணத்திலே ஒரு தொழிற் சங்கம், நாகப்பட்டினத்திலே ஒரு தொழிற் சங்கம், என்னுடைய தொகுதி யிலேயே தொழிலாளர்கள் இதனால் மிகவும் பாதிக்கப்பட்டிருக் கிறார்கள். ஒரு பஸ் கண்டக்டரே பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறார். இந்தப் பிரச்னையைப்பற்றி நான் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரிவித்ததோடு அல்லாமல் எம்.டி., எம்.டி. என்று சொல்கிறார்களே அந்த மானேஜிங் டைரக்டரிடத்திலும் தெரிவித்திருக்கிறேன்.

பாதிக்கப்பட்ட தொழிலாளர்களின் பிரச்னையை என் போன்றவர்கள் எடுத்துச் சொல்லக்கூட—போட்டி சங்கங்கள் என்ற மனப்பான்மை இருப்பதால்—வாய்ப்புகள் இல்லாமல் இருக்கிறது. அமைச்சர் அதைப்பற்றித் தெரிவித்தும்கூட அந்த எம்.டி. அதை நிறைவேற்றவில்லை என்பது இங்கே குறிப்பேட்டில் ஏறவேண்டுமென்பதற்காகத்தான் நான் இதைத் தெரிவிக்கிறேன். மகம்மது இப்ராஹிம், ராமன் அன்ட் ராமன் பஸ் கம்பெனியில் 18 ஆண்டுக் காலம் சேவை செய்தவர், இப்போது சோழன் கார்ப்பரேஷனிலே கண்டக்டராக பணிபுரிந்து வருகிறார். அவரை உடனடியாக டிஸ்மிஸ் செய்துவிட்டார்கள். அவரை ஏன் டிஸ்மிஸ் செய்யக்கூடாது என்று நோட்டிஸ் கொடுத்து அவர் விளக்கம் சொல்வதற்கு சந்தர்ப்பத்தை அளித்து சாட்டப்பட்ட குற்றத்தைப் பற்றி அவர் என்ன தெரிவிக்கிறார், மறுப்புத் தெரிவிக்கிறாரா, வாதிடுகிறாரா என்றெல்லாம் பார்க்கலாம். **Automatically stands dismissed** என்று ஒரு ஆர்டர் கொடுத்திருக்கிறார்கள். என்ன இது? காரணம் என்ன என்று நானே அந்த அலுவலகத்திற்குச் சென்று கேட்ட நேரத்திலே டிக்கட்டில் திருத்தம், இன்வாய்ஸில் திருத்தம் என்று சொல்கிறார்கள். இந்த சம்பவம் 6 மாதத்திற்கு முன்னாலே நடந்ததாகச் சொல்லி இப்போது டிஸ்மிஸ் செய்யப்படுகிறார். அன்றாடம் ஒரு டிரிப் முடிந்தவுடன் அல்லது டியூட்டி முடிந்தவுடன் இன்வாய்ஸ், டிக்கட் எல்லாவற்றையும் கொண்டுபோய் மானேஜரிடம் கொடுத்து கணக்கு சரிபார்க்கச் சொல்லி, கேஷ் சரி பார்க்கச் சொல்லி கையெழுத்து போட்டுவிட்டுத்தான் அனுப்பப்படுகிறார்கள். ஆறு மாதங்களுக்கு முன்பு நடந்தது என்று சொல்லி தொழிலாளர்கள் பழிவாங்கப்படுகிறார்கள், இதற்குக் காரணம் போட்டி தொழிற் சங்கங்கள் இருப்பதுதான், இதற்கு அரசு பரிகாரம் காண வேண்டும். அவர் கண்டக்டர். அவருக்கு வாட்ச்மேன் வேலையோ அல்லது பியூன் வேலையோ தருகிறார்கள். எவ்வளவு பொருத்தம் என்பதைச் சிந்திக்கவேண்டும். தொழிலாளர்கள் இப்படிப் பழிவாங்கப்படுவது நிறுத்தப்படவேண்டும். அதற்கு அரசும் ஆமோதித்துக்கொண்டேயிருப்பது கூடாது.

சோழன் கார்ப்பரேஷன் எம்.டி. அழுத்தந்திருத்தமாக உட்கார்ந்துகொண்டு தொழிலாளர்களுக்கு விரோதமாக இருக்கிறார், கேட்டால், எம்.எல்.ஏ. போய் கேட்டால் என் சீட்டில்

நீங்கள் உட்கார்ந்து பாருங்கள், நடத்துங்கள் என்று சொல்லி போய் கேட்கிறவர்களே நையாண்டி பண்ணுகிற நிலைமை இருக்கிறது.

தொழிலாளர்கள் மத்தியிலே சுமுகமான உறவு ஏற்படுத்தப்பட வேண்டும். தொழிற் சங்கங்கள் தொழிலாளர்களின் குறைகளைப் போக்குவதாக இருக்கவேண்டும், அரசியலை வளர்க்கக்கூடாது.

மூன்று மாதத்திற்கு முன்னாலே மாயவரத்திலே அடிதடி, சோழன் கார்ப்பரேஷனிலே ஒரு சங்கம், அதற்குப் போட்டியாக இன்னொரு சங்கம், அடிதடி, ஆஸ்பத்திரிக்குப் போவது என்றுதான் இருக்கிறது. திரு. கிட்டப்பா அவர்களுக்குக்கூட தெரியும். ஆகவே, இதற்கு அரசாங்கம் ஒரு பரிகாரம் காணவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். பேரளத்திலிருந்து பூந்தோட்டம், மணவாளநல்லூர் வழியாக ஒரு பஸ் போகிறது. அந்த ரூட்டிலே 50 பஞ்சாயத்துக்கள் அடங்கியிருக்கின்றன. மாயவரத்திலிருந்து கொடவாசல் வருகிறபோது ரிப்பேர் ஆகிவிடுகிறது. 10 அப், 10 டவுன் டிரிப்கள் அடித்தால்தான் மக்களுக்கு சுலபமாக இருக்கும். ஆகவே, அதற்கு ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் ஓடுகிறது, நாகப்பட்டிணத்திலிருந்து சேலம், நாகப்பட்டிணத்திலிருந்து திருவாரூர், கொடவாசல் வழியாகப் போகிறது. அங்கே என்கண் என்ற ஒரு ஸ்டேஷன், அந்த ஸ்டேஷனிலே ஒரு ரெக்வஸ்ட் ஸ்டாப் இருந்தால் நல்லது, அதற்கு ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று கேட்டு இதை முழுக்க முழுக்க ஆதரித்துப் பேச சந்தர்ப்பம் கொடுத்ததற்காக நன்றியைத் தெரிவித்து, முடிக்கிறேன். வணக்கம்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் தலைமை)

* **திரு. முகம்மது கோதர் முகைதீன் :** மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டுவந்திருக்கிற மானியக் கோரிக்கைகளின்மீது என்னுடைய சில கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

நம்முடைய தமிழகத்தைப் பொறுத்தவரையில் பஸ்களை நாட்டுடைமையாக்கவேண்டுமென்ற அடிப்படையில் பல பஸ்கள் தேசியமயமாக்கப்பட்டு சீரிய முறையில் நடக்கின்றன. அந்த அடிப்படையிலே ஒவ்வொரு மாவட்டத்திற்கும் பல்லவன் போக்கு-

வரத்துக் கழகம், சேரன் போக்கு-வரத்துக் கழகம், அண்ணு போக்கு-வரத்துக் கழகம் என்ற முறையிலே பல கழகங்களை அமைத்துள்ளது. அந்த அடிப்படையிலே எங்களுடைய திருநெல்வேலி மாவட்டத்திலும் கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலும் நாட்டினுடைய விடுதலைக்காக பாடுபட்ட கட்டபொம்மன் பெயரை வைத்து கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம் நிறுவப் பட்டிருக்கிறது. இதையும் மற்ற மாவட்டங்களிலே உள்ள போக்குவரத்துக் கழகங்களின் செயல்களையும் பார்க்கிறபோது மற்ற மாவட்டங்களிலே உள்ள போக்கு-வரத்துக் கழகங்களிலே ஓடுகின்ற பஸ்கள் எல்லாம் மிக நல்ல முறையிலே ஓடுகின்றன, அதே நேரத்திலே கட்டபொம்மன் மூலமாக ஓடுகின்ற பஸ்கள் மூலமாக அந்த மாவட்டத்து மக்கள் எந்த விதமான பயனையும் பெற முடியவில்லை. மக்கள் எல்லாம் ஒரு இடத்திற்கு குறிப் பிட்ட நேரத்திலே போக முடியாத அளவுக்கு இருக்கிறது என்பதை எனக்கு முன்னுலே பேசிய கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தைச் சேர்ந்த உறுப்பினர்கள் எடுத்துக் கூறினுர்கள்.

நெல்லை மாவட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் மூலமாக 522 பஸ்கள் ஓடுகின்றன. ஆனுல் அங்கே ஓடுகின்ற பஸ்களைப் பார்த்தால் பிரேக் டவுனுகி ஷெட்டிலே பெரும்பாலும் இருக்கிற நிலைமைதான் இருக்கிறது. அது மட்டுமல்ல, நெல்லையிலிருந்து தென்காசிக்கு ஒரு பஸ் போகிறது என்ருல் அந்த பஸ் நேரம் கிட்டத்தட்ட 1 மணி 45 நிமிடம் என்று இருந்தாலும், பஸ்கள் பழுதுள்ளதாக இருப்பதால் பாதி வழியிலேயே பிரேக் டவுனுகி, ஆலங்குளத்திலே 2, 3 மணி நேரம் நின்று விடுகிறது. பிரேக் டவுனுன பஸ்களை சரிசெய்வதற்கான ஸ்டெப்னி, மற்ற ஆயுதங்கள் எல்லாம் இல்லாத நிலைமை இருக்கிறது. அந்த பஸ்ஸை அங்கேயே போட்டு விடுகிருர்கள். நெல்லையிலிருந்து வருகிற மற்ற பஸ்கள் வந்த பிறகு தான் பிரயாணிகளை ஏற்றிச் செல்லுகின்ற நிலைமை இருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

(பிற்பகல் 12-30)

மற்றும் பல கிராமங்களிலே தனியாருடைய நிர்வாகத்திலே இருக்கும்பொழுது ஓடிக்கொண்டிருந்த பஸ்களெல்லாம்கூட இன்றைக்கு கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் கீழ் எடுத்துக்கொண்டதற்குப் பிறகு ஓடாத நிலைமையிருக்கிறது.

உதாரணத்திற்குச் சொல்ல வேண்டுமென்றால், என்னுடைய தொகுதியில் திடியூர் என்ற கிராமத்திற்குப் பல நாட்களாக கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்தினுடைய பஸ் செல்லாத நிலையில் இருக்கிறது. தனியாருடைய டி.வி.எஸ். நிர்வாகத்தில் இருந்தபொழுது அந்தப் பகுதியிலே உள்ள மக்கள் நெல்லைக்கு வர வேண்டுமென்றால் திடியூர் பஸ்ஸின் மூலம்தான் அந்தப் பகுதி கிராம மக்கள் வரும் நிலை இருந்தது. ஆனால், இன்றைக்கு அரசு போக்குவரத்துக் கழகத்தின் பஸ் செல்லும் நேரத்தில் இரண்டு நாட்களுக்கு ஒருமுறை அந்தக் கிராமத்திற்கு பஸ் செல்லும் நிலைமையிருக்கிறது. இதை மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வந்து, இது போன்ற பல கிராமங் களுக்குச் செல்லும் பஸ் இம்மாதிரி நிறுத்தப்பட்டிருப்பதை உடனடியாகக் கவனிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அந்தப் பகுதிகளிலே உள்ள மக்கள் எந்த விதமான கஷ்டமும் இல்லாமல் அவர்கள் செல்ல வேண்டிய இடங்களுக்குச் செல்வதற்கு, கிராமங்களுக்குச் செல்லும் பஸ்களை உடனடியாக விடுவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மேலும் என்னுடைய தொகுதியாகிய மேலப்பாளையத்தில் சுமார் 27,000 மக்கள் வசிக்கிறார்கள், அது நகர்மன்றப் பகுதி. அந்த மக்கள் தினம் தொழிலுக்காகவும் மற்றும் ஆபீஸ்களுக்குச் செல்லவும் அங்கிருந்து வருவதற்கும் மொத்தம் குறைந்தபட்சம் 6 பஸ்களையாவது விட வேண்டும். ஆனால் இன்றைக்கு அங்கே திருநெல்வேலி ஜங்ஷனிலேயிருந்து 2 பஸ்களும், திருநெல்வேலி டவுனிலேயிருந்து 2 பஸ்களும்தான் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. இதை விரிவுபடுத்தி இன்னும் இரண்டு பஸ்களை நெல்லை ஜங்ஷனிலிருந்தும், நெல்லை டவுனிலிருந்தும் விட வேண்டுமென்று சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகளிடத்தில் பலமுறை சொன்னோம். ஆனால் அந்த அதிகாரிகள் கூறுகிறார்கள், உங்களுக்கு அதிக பஸ் விட எங்களுக்கு அதிகாரமில்லை, அதிக பஸ் வேண்டுமென்றால் நீங்கள் நாகர்கோவிலில் இருக்கின்ற நிர்வாக இயக்குநரிடத்தில் சென்று அணுகுங்கள் என்று சொல்கிறார்கள். நாங்கள் உங்களுக்கு எந்தவிதமான ஏற்பாடும் செய்ய முடியாது என்று நெல்லையிலுள்ள அதிகாரிகள் சொல்கிறார்கள்.

மேலும் கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம் ஓட்டும் பஸ்களையும் மற்ற கார்ப்பரேஷன்களின் மூலம் ஓடும் பஸ்களையும், ஒப்பிட்டுப் பார்க்கின்ற நேரத்தில் மிகவும் மோசமான நிலையிலே

1975 ஏப்ரல் 7] *[திரு. முகம்மது கோதர் முகைதீன்]*

நெல்லை மாவட்டத்திலே ஓடும் கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்தினுல் ஓடும் பஸ்கள் இருக்கின்றன. சட்டமன்ற உறுப்பினர்களாகிய நாங்கள் மற்ற மாவட்டங்களுக்குச் செல்லும் போது, அங்கு ஓடும் பஸ்களையும், எங்கள் மாவட்டத்திலே ஓடுகின்ற பஸ்களையும் பார்க்கின்ற பொழுது ஏன் இந்த அவல நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது என்று உள்ளபடியே வருந்தக்கூடிய நிலையில் தான் இருக்கிறோம். எனக்கு முன்னுல் பேசிய உறுப்பினர்கள் எடுத்துச் சொன்னதைப் போல பல பஸ்கள் சரியான முறையில் பழுதுபார்க்கப்படாமல், பஸ்களிலேயிருந்து வரும் புகை தெருக்களில் செல்லும் மக்களின் கண்களை மறைத்து விபத்துக்குள்ளாக்கும் சூழ்நிலையிலேதான் நெல்லையிலே உள்ள பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. இதில் சரியான முறையில் கவனம் செலுத்தி நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டிய பொறுப்பிலே உள்ள அதிகாரிகள், சரியாகக் கவனிக்காத நிலையிலேதான் இது போன்ற சீர்கேடுகள் இருக்கின்றன.

அந்த பஸ்களை ஓட்டுகின்ற கண்டக்டர்களையும், டிரைவர்களையும் கேட்டால் அவர்கள், நாங்கள் தினமும் இந்த பஸ்ஸிலே இருக்கின்ற குறைபாடுகளை எழுதி ஒர்க்ஷாப்புகளில் கொடுத்து விடுகிறோம், ஆனுல் ஒர்க்ஷாப்புகளில் இருப்பவர்கள் சரியான முறையில் அந்தக் குறைகளை நிவர்த்தி செய்யாத நிலையிலே இருக்கிருர்கள், ஆகவே, இது போன்ற குறைபாடுகள் ஏற்படுகின்றன என்று கூறுகிருர்கள். இதை சீர்படுத்த வேண்டிய நிர்வாகப் பொறுப்பிலே உள்ள அதிகாரிகளின் கவனக் குறைவின் காரணமாக கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம் இன்றைக்கு மிகவும் மோசமான நிலையிலே இருக்கிறது. இதை மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் கவனித்து, கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம் நல்ல முறையிலே செயல்பட வேண்டிய ஏற்பாடுகளைச் செய்ய வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொண்டு, முடித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: இன்னும் 6 உறுப்பினர்கள் பேசி, அமைச்சரவர்கள் விடையளிக்க வேண்டியிருக்கிறது. எனவே, இனி பேசும் உறுப்பினர்கள் 5 நிமிடங்களுக்கு மேல் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டாமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

***புலவர் சி. பழனிச்சாமி :** மாண்புமிகு தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்து அமைச்சரவர்களால் கொண்டுவரப் பட்ட இந்த மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்து ஒரு சில கருத்துக்களைக் கூற விழைகிறேன்.

இந்தத் துறையிலே நமது அமைச்சரவர்கள் மிகப் பெரிய புரட்சிகளையெல்லாம் செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். இதற்கு முன்பாக இந்தத் துறையிலே நஷ்டம் ஏற்பட்டுக் கொண்டிருந்த நேரத்தில் இப்பொழுது ஏறத்தாழ ஆண்டு ஒன்றுக்கு 2 கோடி ரூபாய் இலாபம் வருகின்ற அளவிற்கு மாற்றியமைத்துக் கொண்டே வருகிறார்கள். அப்படிப்பட்ட நல்ல காரியங்களை யெல்லாம் நம்முடைய மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் செய்து கொண்டு வருவதைப் பாராட்டாமல் இருக்க முடியாது என்று கூறிக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

நான் பேருந்துகளிலே பயணம் செய்து கொண்டிருப்பவன். சென்னை நகரப் பேருந்துகளிலே நான் பயணம் செய்து கொண்டிருக்கும் நேரத்தில் நான் பார்த்த சில குறைகளை இங்கே கூற விழைகிறேன். பல நகரப் பேருந்துகளிலே கடவுளர் படங்களை வைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். நம்முடைய இந்திய நாடு மதச் சார்பற்ற நாடு. இந்தப் பேருந்துகளிலே கிறித்தவ மதத்தினரும் ஏறுகிறார்கள், முகமதியர்களும் ஏறுகிறார்கள், மற்றும் பகுத்தறிவுக் கருத்துக் கொண்டவர்களும் ஏறுகிறார்கள். இவர்களுடைய மனம் புண்படும்படி கடவுளர் படங்களை வைத்து, அதற்கு மின் விளக்கு அலங்காரங்கள் செய்து, மாலைகளெல்லாம் போட்டு வருகிறார்கள். ஓட்டுநரும், நடத்துநரும் அவரவர் வீட்டிலேயும், மற்றபடி நாட்டிலே உள்ள கோயில்களிலேயும் சென்று கடவுளரை வணங்குவதை யாரும் தடை சொல்ல மாட்டார்கள். ஆனால் மக்களின் வரிப் பணத்தில் ஓடும் இந்தப் பொதுச் சொத்திலே கடவுளர் படங்களை வைப்பதை நான் கடுமையாக ஆட்சேபிக் கிறேன். மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் அந்தக் கடவுளர் படங்களை யெல்லாம் உடனடியாக நீக்க வேண்டுமென்று உத்தரவிடுமாறு மிகப் பணிவன்போடு வேண்டிக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதுமட்டுமல்லாமல் நம் கழக அரசு வந்த பிறகு தான் தமிழ்ச் சான்றோர்களுக்கும், தமிழுக்கும் முக்கியத்துவம் கொடுக்கும் வகையிலே பேருந்துகளிலே திருக்குறளை எழுதி வைப்பதற்கும், திருவள்ளுவரின் திருவுருவ ஓவியத்தை வைக்கவும் ஏற்பாடு செய்திருந்தோம். ஆனால் இன்றைக்குள்ள நிலைமை, பல பேருந்து

களிலே திருக்குறள் இல்லை, திருக்குறள் இருந்தாலும் திருவள்ளுவருடைய ஓவியம் இல்லை, அப்படியே இரண்டும் இருந்தாலும் சில திருக்குறள் பாடல்கள் பிழைபட எழுதப் பட்டிருக்கின்றன. அந்தக் குறளையே மறைக்கும் வகையில் காகிதப் பூக்களை அந்தக் குறளின்மேல் ஒட்டி வைத்திருப்பதையும் நான் பார்த்திருக்கிறேன். இப்படிப்பட்ட குறைகளையெல்லாம் அருள்கூர்ந்து நீக்கி, திருவள்ளுவருடைய படத்தையும் திருக்குறளையும் பிழையில்லாமல் நல்ல முறையில் எழுதி வைக்கவும் ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று மிகவும் பணிவன்போடு வேண்டிக் கேட்டுக் கொள்கிறேன், அதற்கு அமைச்சரவர்கள் ஏற்பாடு செய்யுமாறு நான் விரும்பி வேண்டிக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, இரண்டரை ஆண்டுக் காலமாக நான் அமைச்சரவர்களிடத்தில் ஒரு கோரிக்கையைக் கேட்டுக்கொண் டிருக்கிறேன். எங்களுடைய ஆயக்குடிப் பேரூராட்சி மன்றம் 20,000 மக்களைக் கொண்டதாக இருக்கிறது. அந்த ஊரைக் கடந்து பழனியிலிருந்து வரும் நகரப் பேருந்துகளெல்லாம் அருகிலுள்ள பச்சளநாயக்கன்பட்டி, எரமநாயக்கன்பட்டி, மஞ்சள்நாயக்கன் பட்டி, விருப்பாச்சி ஆகிய ஊர்களுக்குச் சென்று வருவதால், அங்கேயே பேருந்து நிரம்பிவிடுவதால் 20,000 மக்கள் வசிக்கின்ற எங்கள் பேரூராட்சி மக்களுக்கு நகரப் பேருந்து வசதி கிடைக்காமல், பழனிக்குச் செல்லும் தொழிலாளர்களும், மாணவர் களும், இன்னும் மருத்துவ விடுதிக்குச் செல்ல வேண்டிய நோயாளிகளும் பேருந்து வசதி கிடைக்காமல் அல்லற்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள்.

இதைப் பற்றி நம்முடைய அமைச்சர் அவர்களிடம் பலமுறை எழுதிக் கொடுத்திருக்கிறேன். அதுமட்டுமல்ல. மதுரையில் இருக்கிற பி.ஆர்.சி. எம்.டி. அவர்களை இரண்டு முறை சந்தித்துக் கூறினேன். அவர் குளு குளு அறையில் அமர்ந்திருக்கிறார். அது பற்றித் தவறாகச் சொல்லவில்லை. ஆனால் நான் 20,000 மக்களுடைய பிரச்சினையைச் சொல்லும்போது அவர் தலையைக் குனிந்து கொண்டு ஏதோ எழுதிக் கொண்டே இருக்கிறார். நான் சொல்லுவது ஒன்றையும் கேட்பதில்லை. கடைசியில் "ஆகட்டும் பார்க்கலாம், போங்கள்" என்று சொல்லிவிடுகிறார்கள். இப்படி மக்கள் பிரதிநிதிகளாகிய நாங்கள் போய்ச் சொல்லுகிறபோது எம்.டி. அவர்கள் பொறுப்பற்ற முறையில் பதில் சொல்லக் கூடாது.

ஆகவே, இப்படிப்பட்ட அதிகாரிகளை எல்லாம் மாற்றி பொறுப்புள்ள அதிகாரிகளை நியமிக்க வேண்டுமென்று பணிவோடு வேண்டிக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

ஆயக்குடிக்கு அருள்கூர்ந்து நகரப் பேருந்துக்கு ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று பணிவோடு கேட்டுக் கொள்கிறேன். கடந்த 20—2—75-ம் நாள் அன்று நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் இல்லத்திற்குச் சென்றிருந்தேன். இந்த விசயத்தை அவர்களிடம் எழுதிக் கொடுத்தேன். உடனே அமைச்சர் அவர்கள் மதுரை எம்.டி. அவர்களிடம் தொலைபேசி மூலம் பேசினர். அவர்கள் தொலைபேசியில் சொன்ன விஷயம்—'ஆயக்குடிக்கும் விருபாட்சிக்கும் போகிற பஸ்ஸை இரண்டு முறை ஆயக்குடியிலிருந்து திருப்பி விடுங்கள்' என்று சொன்னார்கள். எம்.டி.-யும் ஒப்புக் கொண்டார்கள். ஆனால் என்ன நிலைமை? ஒன்றரை மாத காலம் ஆகியும் விருபாட்சிக்குச் செல்லும் பஸ் ஆயக்குடியில் திருப்பிவிடும் நிலைமை இல்லை. அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லுவதையே எம்.டி. அவர்கள் புறக்கணித்துக் கொண்டிருக்கிறார். இப்படிப்பட்ட நிலைமைகளை மாற்றியமைத்து ஆயக்குடிக்கு நகரப் பேருந்து ஏற்படுத்திக் கொடுக்க வேண்டுமென்று பணிவோடு வேண்டி விரும்பிக் கேட்டுக்கொண்டு, வாய்ப்பளித்தமைக்கு நன்றி கூறி இந்த அளவோடு முடிக்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. என். கே. பழனிசாமி: கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, 1956-ம் வருஷத்தில் பொதுத் துறை இதை ஏற்றுக்கொண்ட நேரத்தில் 'நோ ப்ராபிட், நோ லாஸ்' என்ற அடிப்படையில், பொதுமக்களுக்கு சவுகரியம் செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்ற அடிப்படையில் ஆரம்பிக்கப்பட்டது. இன்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது—வலுவான வியாபார நோக்கமாகவும், குறைந்தது 6 சதவிகிதம் லாபம் வரவேண்டுமென்றும், சிக்கனமாக இருக்க வேண்டுமென்றும் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. அதே நேரத்தில் தனியார் நடத்தும் பஸ் மாதிரி அரசு நடத்த முடியாது என்றும் அறிக்கையில் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. இதிலே சர்க்காருடைய கொள்கைக்கும் நடைமுறைக்கும் இடையே பெரிய பள்ளம் இருக்கிறது.

எனக்கு முன்பு பேசிய உறுப்பினர்கள் பலர் ஒவ்வொரு போக்குவரத்துக் கழகத்திலும் எவ்வளவு வித்தியாசங்கள் இருக்கின்றன என்று எடுத்துக் காட்டினார்கள். கிட்டத்தட்ட 4,000 பஸ்ஸுக்கு

1975 ஏப்ரல் 7] [திரு. என். கே. பழனிசாமி]

மேல் விட்டு 2 கோடி 20 லட்சம் ரூபாய் லாபம் கிடைத்திருக்கிறது; பல்லவனில் நஷ்டம் 1 கோடி 25 லட்சம் ரூபாய்; ஆக நெட் பிராபிட் 95 லட்சம் ரூபாய்.

மதுரை வட்டத்தில் 563 பஸ்கள் ஓடுகின்றன. 9 மாதத்திற்கு 5½ லட்சம் ரூபாய் லாபம். பல பஸ்கள் கட்டபொம்மனுக்குப் போய்விட்டன. 12 மாதமும் ஓடியிருந்தால் 7½ லட்சம் வந்திருக்கும். ஒரு பஸ் வருஷம் பூராவும் ஓடி 100 ரூபாய்க்குக் குறைவாகத்தான் லாபம் வந்திருக்கிறது. டி.வி.எஸ்.-க்கு எப்படி லாபம் வந்தது என்பது தெரியும். இரண்டு பஸ் வைத்திருப்பவன் மாடி வீடு கட்டுகிறான். அதே சமயத்தில் இன்று ஜனங்களுக்கு வசதியும் இல்லை.

ஒரு பஸ்ஸுக்குச் செலவானது ஒரு லட்சத்து நாலாயிரம் ரூபாய். டிரான்ஸ்போர்ட் ஒர்க்கர்ஸ், சுப்பர்வைசரி ஸ்டாப் ஒரு பஸ்ஸுக்கு 24,000 ரூபாய்; ஃப்யூயல் 54,000 ரூபாய்; டாக்ஸ் போன்றவை 24,000 ரூபாய்; டிரைவர் கண்டக்டர்களுக்கு 7,500 ரூபாய்தான் வருகிறது. மானேஜ்மென்டுக்கு, அதிகாரிகளுக்கு நிறையச் செலவாகிறது. 'டாப் ஹெவி' எக்ஸ்பென்டிச்சராக இருக்கிறது.

இன்று பல கழகங்களை வைத்திருக்கிறார்கள். முன்பு கன்னியாகுமரியிலிருந்து சென்னை வரை ஒரே விதமான சம்பளம் இருந்தது. இன்று ஒவ்வொரு கழகத்திற்கும் ஒவ்வொரு விதமான சம்பளம்.

1950-ல் ரோட்வேஸை எடுத்துக்கொண்டால் 217 பஸ்களில் 120 பஸ்கள் தான் ஓடுகின்றன. 62 பஸ்கள் ஓடவில்லை. அதேமாதிரி டிஸ்ட்ரிக்ட்சில் 400 பஸ்களில் 320 பஸ்கள் தான் ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன. இப்படி மூன்றில் ஒரு பங்கு பஸ்கள் ஓடுவதில்லை.

பிரேக்டவுனை எடுத்துக் கொண்டால் வரிசையாக பஸ் போய்க் கொண்டே இருக்கும், வரிசையாக பஸ் நின்று கொண்டே இருக்கும். பஸ்கள் பழுதடைந்துவிட்டால் அவை ஒர்க்ஷாப்பிற்குப் போனால் போதுமான தொழிலாளர்கள் இல்லை. மறுநாள் காலையில் பிட்நஸ் சர்டிபிகேட் கொடுத்து அனுப்பிவிடுகிறார்கள். அதனால் மறுபடியும் ஆக்சிடென்ட் ஆகிறது. எந்த வண்டிக்கும் இன்ஷூரன்ஸ் கிடையாது. ஹைகோர்ட்டில் கூட, நிறைய ஆக்சிடென்ட் ஆகிறது, இன்ஷூரன்ஸ் பண்ண வேண்டுமென்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். பஸ் ஆக்சிடென்டானால் டிரைவர்கள்,

கண்டக்டர்களுக்குப் பொறுப்பு எதுவும் கிடையாது. நட்டோ, போல்ட்டோ எந்த வண்டிக்கும் இருப்பதாகத் தெரியவில்லை. இரண்டு வருஷத்திற்கு முன்னால் ஒன் மேன் கமிஷன் போடப்பட்ட போது ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் ஊழல் இருக்கிறது என்று சொன்னார்கள். 'பேட் அக்கவுன்டிங்' என்றும் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது.

சென்னையில் பஸ்கள் ரொம்ப நெருக்கடி. கலெக்ஷன் பாட்டா இருப்பதால் எவ்வளவு வேண்டுமானாலும் ஏற்றிக்கொள்கிறார்கள். அரை மணியில் சேரவேண்டிய இடத்திற்கு ஒன்றரை மணியாகிறது. எந்தெந்த இடத்தில் நிற்க வேண்டுமோ அங்கே நிற்காமல், நிற்க வேண்டாத இடத்தில் நிறுத்தி டிக்கட் கொடுக்கிறார்கள். மவுண்ட் ரோட்டிலிருந்து ராயப்பேட்டைக்கு 15 நிமிஷத்தில் நடந்து போய்விடலாம், பஸ்ஸில் போனால் ஒன்றரை மணி நேரம் ஆகிவிடுகிறது. பஸ்ஸில் மூன்று படிகள் இருக்கின்றன. படியில் நின்றால் பிடிக்கிறார்கள். சர்க்கார்தான் இதற்குக் காரணம். லாபத்தை விட தேய்மானம் ஜாஸ்தியாக இருக்கிறது. இவ்வளவுதான் ஸ்டாண்டிங் பாசஞ்சர்ஸ் இருக்க வேண்டுமென்று ஏன் செய்யக்கூடாது? எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் திருவான்மியூரிலிருந்து பாரிசுக்கு 90 காசு.

தொழிலாளர்களுக்கு இன்று எவ்வளவோ விலைவாசி ஏறியிருக்கின்ற அளவுக்குக் கொடுக்கக்கூடாதா? பொதுத் துறையாக இருக்கின்ற நிலையில் விலைவாசிகளுக்குத் தகுந்தாற்போல் தொழிலாளர்களுக்கு அலவன்ஸ் கொடுக்கவேண்டும். பொதுத் துறை ஆர்கனைஸ்டு இன்டஸ்ட்ரி. ஏன் உயர்த்திக் கொடுக்கக் கூடாது?

(மணி அடிக்கப்பட்டு திரு. ஏ. எம். இராஜா பேச அழைக்கப் பட்டார்.)

***திரு. ஏ. எம். இராஜா** : தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை மானியத்தின்மீது என்னுடைய கருத்துக்கள் சிலவற்றைக் கூறிக் கொள்ளுகிறேன்.

மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் மூன்று புதிய திட்டங்களை அறிவித்திருக்கிறார்கள். இந்த மூன்று திட்டங்களுமே மிக நல்ல திட்டங்கள். வரவேற்கத்தக்க திட்டங்கள். இதிலே சம்பளத்தை புதிதாக மாற்றியமைக்கும் திட்டம் மிகவும் நல்ல திட்டம். டைல்சைப் பின்னால் பார்த்தால்தான் தெரியும்.

இப்போது பல கார்ப்பரேஷன்கள் இருக்கின்றன. அவரவர்களுக்குத் தேவையான ஸ்பேர் பார்ட்களை அவரவர்களே வாங்கிக் கொள்ளுகிறார்கள். இதை மாற்றி சென்ட்ரல் பர்ச்சேஸ் கார்ப்பரேஷன் என்று உருவாக்கி, அவர்கள் ஒவ்வொரு கார்ப்பரேஷனுக்கும் என்னென்ன சாமான்கள், எவ்வளவு தேவை என்பதை ஆய்வு செய்து வாங்கி வைத்துக் கொடுக்கும் முறையை அமைச்சர் அவர்கள் உருவாக்க வேண்டும். அதே போல் நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் காசிராமன் அவர்கள் குறிப்பிட்டது போல் பாடி பில்டிங் கார்ப்பரேஷனையும் உருவாக்க வேண்டும்.

இந்த பாடி பில்டிங்க்கு ஒரு கார்ப்பரேஷனை உருவாக்க வேண்டும். இந்த அறிக்கையில் கார்கள் வைத்திருப்பதுபற்றி சொல்லியிருக்கிறார்கள். கார்ப்பரேஷன் அதிகாரிகளுக்கு கார்கள் இருக்கின்றன. அவர்களுக்குக் கார் அலவன்ஸ் கொடுக்கப்படுகிறது. அவர்களுக்கு பஸ்களில் செல்வதற்கு பாசும் கொடுக்கிறார்கள். நான் அமைச்சர் அவர்களிடம் ஒன்று தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். போக்குவரத்துக் கழக நிர்வாகத்தில் உள்ளவர்கள் அவர்கள் காரில் செல்லக்கூடாது என்று ஒரு தடை உத்தரவு பிறப்பிக்க வேண்டும். அவர்கள் ஆபீஸ் செல்லவேண்டுமென்றால், கோவை, சென்னை, மதுரை போன்ற நகரங்களில் அந்த கார்ப்பரேஷன் அதிகாரிகள் பஸ்ஸில்தான் பிரயாணம் செய்ய வேண்டும் என்று உத்தரவு போடவேண்டும். அப்போதுதான் அவர்கள் மக்களுக்கு ஏற்படுகிற சங்கடங்களையும், கஷ்டங்களையும், ஓட்டுநர்களுக்கும் நடத்துநர்களுக்கும் ஏற்படுகிற தொல்லைகளையும் அவர்களால் உணர முடியும். அவர்கள் இப்போது காரில் சென்று சொகுசு அறைகளில் உட்கார்ந்து விடுகிறார்கள். ஏதோ நாங்கள் சொல்கிறோம், கேட்கிறார்கள், போகிறார்கள் என்ற நிலை தான் இருக்கிறது. இவர்கள் மற்றவர்களின் கஷ்டங்களை உணர்ந்தால் தான் நல்ல முன்னேற்றங்களைச் செய்யமுடியும். கார்ப்பரேஷனில் வைத்திருக்கிற கார்கள் எவ்வளவு மைல்கள் கொடுக்கின்றன என்று குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். அம்பாஸிடர் 5.06 கிலோ மீட்டர் ஒரு லிட்டருக்குக் கொடுக்கிறது என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. எனக்குப் புரியவில்லை. அம்பாஸிடர் கம்பெனி ஒரு பெரிய அட்வர்டைஸ்மென்டில் ஒரு லிட்டருக்கு 13 கிலோ மீட்டர் கொடுக்கும் என்று போட்டிருப்பதை நானும் பார்த்தேன், மற்றவர்களும் பார்த்திருப்பார்கள். இங்கே போடப்பட்டிருக்கிறது

5.06 கிலோ மீட்டர் என்று. ஸ்டான்டேர்ட் கார் 10 கிலோ மீட்டர், ஹெரால்ட் 12 கிலோ மீட்டர் என்றும் போடப்பட்டிருக்கிறது. உங்களிடம் வொர்க்கர்ஸ் இல்லையா, உங்களிடம் டெக்னீஷியன்ஸ் இல்லையா? கார்களுக்கே இந்த நிலை, பஸ்களைப் பற்றி சொல்லவே வேண்டியதில்லை.

அடுத்து, இந்தக் கழகங்களில் உள்ள தொழிலாளர்களுக்கும் நிர்வாகத்தினருக்கும் நல்ல உறவு முறை இல்லை. அதற்குக் காரணம், தொழிலாளர்கள் ஏதாவது பிரச்னை பற்றிப் பேச வேண்டுமென்றால் நிர்வாகத்தினர் உடனே அவர்களை வரவழைத்துப் பேசுவதில்லை. பிரச்னை சிறிதாக இருந்தாலும் சரி அல்லது பெரிதாக இருந்தாலும் சரி நிர்வாகத்தினர் காலம் கடத்துகிறார்கள். எந்தப் பிரச்னையாக இருந்தாலும் உடனே கூப்பிட்டுப் பேசி, பேச்சுவார்த்தைகளில் எடுக்கப்படுகிற முடிவுகளை உடனே செயல்படுத்தவேண்டும். இப்போது பேச்சுவார்த்தைகளில் எடுக்கப்பட்ட முடிவுகளை, ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்ட முடிவுகளைக் கூட செயல்படுத்துவதில்லை. இதுதான் காரணம் தொழிலாளர் அமைதியின்மைக்கும், அதிருப்திக்கும். எனவே இந்த முறை மாற்றப்பட வேண்டும். போக்குவரத்துத் துறையில் 1975–76-ல் எக்ஸ்பிரஸ்-ல் உள்ள லாபம் சராசரி ஒரு பஸ்ஸுக்கு ரூ. 43,790 என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது என்று கூறப்பட்டிருக்கிறது. அப்போது ஒரு நாளைக்கு ரூ. 119 வருகிறது. நீண்ட தொலைவு போகிற ஒரு எக்ஸ்ப்ரஸ் பஸ்ஸுக்கு ஒரு நாள் லாபம் ரூ. 119 என்றால் மற்ற பஸ்களைப் பற்றிச் சொல்ல வேண்டியதில்லை. இது மிகக் குறைவான வருமானம். இது குறைந்தது ரூ. 300 என்ற அளவிற்கு உயர வேண்டும். அதற்கு வேண்டிய முயற்சிகளை மேற்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சென்னையில் ஒரு பஸ் ஓடுகிறது, ஒரு ரூபாய்க்கு ஒரு டிக்கட் என்று அதிகாரிகள் மட்டும் போக. அதில் இடம் இருந்தாலும் பொது மக்கள் ஏறக்கூடாது. அப்படி கண்டக்டர் ஏற்றினால் அவருக்குக் கடுமையான எச்சரிக்கை விடப்படுகிறது. பொது மக்கள் கொடுத்தால் அந்தப் பணம் செல்லாதா? பஸ் காலியாக வருகிறது. ஒரு ரூபாய் கொடுக்கிறேன் என்றால் ஏற்றிக்கொள்ள வேண்டியதுதானே. இதற்கும் அமைச்சர் அவர்கள் உத்தரவு போடவேண்டும்.

1975 ஏப்ரல் 7] [திரு. ஏ. எம். இராஜா]

சாலை விபத்துக்கள் பற்றி குறிப்புகள் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அந்த விபத்துக்களில் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட கார்ப்பரேஷன் பஸ்களினால் ஏற்படுகிற விபத்துக்கள் எவ்வளவு? அதனால் ஏற்படுகிற இழப்பீடு எவ்வளவு என்று குறிப்பிடப்படவில்லை. அடுத்த முறையாவது அதை இந்த அவைக்குக் கொடுக்க வேண்டும். பின்னர், பாலன்ஸ் ஷீட் எப்போதோ மூன்று மாதங்களுக்கு முன்பு கொடுத்துவிட்டார்கள். இப்போதுதானே விவாதம் நடக்கிறது. இப்போதுதானே அதைப் படித்துவிட்டு விவாதிக்க முடியும். ஆகவே இனிமேலாவது இந்த பட்ஜெட் உரையின்போது அந்தந்த டிப்பார்ட்மென்ட்டுக்குள்ள பாலன்ஸ் ஷீட் கொடுக்கப்பட வேண்டும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மூன்று மாதங்களுக்கு முன்பு கொடுத்தாலும் தப்பு. அன்றைக்கே கொடுத்தாலும் தப்பா?

DR. H. V. HANDE: Sir, in addition to the statement I have made earlier, I want to bring to the attention of the Hon. Speaker —he can check it up—that in the Legislative Council a copy was laid on the table of the House and every Member of the Legislative Council has got a copy of it. But in the case of the Legislative Assembly, only three copies have been kept in the Library.
ரூல் இருக்கிறது. லெஜிஸ்லேட்டிவ் கௌன்ஸிலுக்கு உள்ள உரிமையாவது நமக்குக் கொடுக்க வேண்டாமா?

We are an elected body.
63 காப்பீஸ் அங்கே வைத்திருக்கிறார்கள், நமக்கு மூன்று காப்பீஸ் வைத்திருக்கிறார்கள், இப்போது வேண்டுமானால் கிடைப்பதில்லை.

In fact, we tried to get a copy of it, but we could not get it. At least the rights given to the Members of the Council may be given to the Members of the Assembly to that we will be satisfied.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: ரூல்ஸ் கமிட்டியில் சொல்லி ரூல் 21-ஐ திருத்தச் சொல்லவேண்டும். 234 உறுப்பினர்களுக்கு இங்கு மூன்று காப்பீஸ், அங்கு ஒவ்வொருவருக்கும் ஒரு காப்பியா? இது ரொம்ப அநியாயமாக இருக்கிறது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அவர்கள் ரூல் அப்படி இல்லை, நம் ரூல் அப்படி இருக்கிறது. கூடுதல் கொடுக்கக்கூடாது என்று இல்லை. கூடுதல் காப்பி கொடுக்கச் சொல்லியிருக்கிறது. யாரும்

கேட்கவில்லை, கொடுக்கவில்லை. நம் விதியிலும் இருக்கிறது. ஒரு காப்பி கொடுக்கலாம் என்றிருக்கிறது. யாரும் கேட்கவில்லை, கொடுக்கவில்லை.

திரு. ஏ. எம். இராஜா : முன்பு கொடுத்திருந்தாலும் இப்போதும் ஒரு முறை கொடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அன்வீல்டியாக இருக்கின்றன. 100 பஸ்களுக்கு ஒரு கழகம் என்று ஆக்கினால் திறமையை அதிகரிக்க முடியும். சென்னையில் இருக்கிற பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் மெட்ரோபாலிட்டன் ஸிட்டியில் ஓட்க்கூடிய பஸ்களுக்கு ஒரு கழகமும், டிஸ்ட்ரிக்ட் லெவலில் ஓடுகிற பஸ்களுக்கு ஒரு கழகமும் என்று இரண்டாக உடனடியாகப் பிரிக்கப் படவேண்டும். அப்போதுதான் நிர்வாகத் திறமையும் அதிகரிக்கும், ஏற்படுகிற இழப்பீடுகளையும் குறைக்க முடியும்.

போக்குவரத்துக் கழகங்களின் லாப நஷ்டக் கணக்குகள் பற்றிக் குறிப்புகள் தரப்பட்டிருக்கின்றன. சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் கொஞ்சம் அதிக லாபத்தை ஈட்டித் தந்திருப்பதாகக் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. எனக்கு ஒரு சந்தேகம். சென்ற முறை அமைச்சர் அவர்கள் பதில் சொல்கிற நேரத்தில் சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்குப் போடப்பட்டுள்ள மூலதனம் ரூ. 45 லட்சம், ஈட்டிய லாபம், ரூ. 45 லட்சம்— நெட்ப்ராபிட், ஆக 100 சதவிகிதம் லாபம் வந்திருக்கிறது என்று குறிப்பிட்டார்கள். மத்திய அரசுத் தொழில் துறையை கம்பேர் செய்து மூலதனம் ரூ. 35 லட்சம், லாபம் ரூ. 17 லட்சம் என்று வரலாம் என்று குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். ரூ. 45 லட்சத்திலிருந்து ரூ. 17 லட்சமாகக் குறைவானேன்? இந்த ரூ. 17 லட்சம் என்பது க்ராஸ் ப்ராபிட்டா, நெட் ப்ராபிட்டா? அதைப்பற்றிக் குறிப்பிட வில்லை. ரூ. 28 லட்சம் இழப்பீடு ஏற்படக் காரணம் என்ன? அதை அமைச்சர் அவர்கள் ஆராய வேண்டும்.

தொழிலாளர்களைப் பொறுத்து, அவர்கள் ரிட்டயரானால் அல்லது இறந்துவிட்டால் உடனடியாக பென்ஷன், க்ராஜுவிட்டி, ப்ராவிடன்ட் பண்ட் போன்றவை கிடைப்பதில்லை. மாதக் கணக்கில் ஆகிறது. அவை உடனடியாகக் கொடுக்கப்படுவதில்லை. எனவே, ஒருவர் ரிட்டயராகிவிட்டால் அல்லது இறந்துவிட்டால் அவர்களுக்கு உரிய எல்லாக் கணக்குகளையும் ரிட்டயரான அல்லது

1975 ஏப்ரல் 7] [திரு. ஏ. எம். இராஜா]

இறந்துவிட்ட நாளிலிருந்து முப்பது நாட்களுக்குள்ளாகத் தீர்த்துக் கொடுக்க வேண்டும் என்று ஒரு சட்டம் போடும்படிக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை தொழிலாளர்கள் மெடிக்கல் ரீ இம்பர்ஸ்மென்ட் வாங்கவேண்டுமென்றால் கூட்டுறவு அங்காடிகளில்தான் மருந்துகள் வாங்கவேண்டும் என்று சொல்கிறார்கள். கட்டபொம்மன் கார்ப்பரேஷனுக்கு மாற்றிக் 12,000 தொழிலாளர்கள் இந்த நான்கு அங்காடிகளிலே வாங்க முடியுமா? இதனால் பல பகுதிகளில் உள்ள தொழிலாளர்கள் திண்டாடுகிறார்கள். எனவே இதில் ஒரு மாறுதல் செய்யவேண்டும்.

எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களைப் பொறுத்தவரையில் அங்கிருந்து கிளம்புகிறபோதுதான் ரிசர்வேஷன் டிக்கட்ஸ் கொடுக்கிறார்கள். வெளியிலிருந்து வந்து மறுமுறையும் புறப்படுகிறபோது டிக்கட் கொடுக்கமாட்டேன் என்று சொல்கிறார்கள். கேட்டால் பஸ் எப்போது வரும் எப்போது போகும் என்று சொல்லமுடியாது ஆகவே கொடுப்பதில்லை என்று சொல்கிறார்கள். எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் வழியில் ரிப்பேர் ஆகிவிட்டால் அந்த பஸ் எந்தக் கம்பனிக்கு உரிமையோ, எந்த இடத்தில் இருந்து புறப்படுகிறதோ அங்கிருக்கிற வொர்க்ஷாப் ஸ்டாஃப் வந்து ரிப்பேர் செய்ய வேண்டியிருக்கிறது.

உதாரணத்திற்குச் சொல்லவேண்டுமென்றால், நாகர்கோவிலிலிருந்து வருகிற பஸ் திண்டிவனத்தில் ரிப்போராகிவிட்டால் நாகர்கோவிலிலிருந்து வந்து ரிப்பேர் செய்யவேண்டும். பக்கத்தில் சென்னையில் இருக்கிற க்ரூ போய் உடனடியாக ரிப்பேர் செய்து வண்டியை நகர்த்தக் கூடாதா? இப்படிப்பட்ட காரியங்களையும் மனதில் கொள்ளவேண்டும் என்று கேட்டு என் உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

(பிற்பகல் 1-00)

* திரு. நா. வெ. குருசாமி: தலைவரவர்களே, 1975-76-ஆம் ஆண்டிற்கான போக்குவரத்துத் துறை மானியத்தின் மீது என்னுடைய சில கருத்துக்களைக் கூற முற்படுகிறேன்.

குறிப்பாக, இன்று அரசுடமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகள் நாட்டு மக்கள் நல்ல முறையில் செல்ல வேண்டும், தனியார்களிடம் அந்தப் போக்குவரத்து இருந்தால் மக்கள் மிகவும் கஷ்டப் படுவார்கள் என்று எண்ணி போக்குவரத்துத் துறையை

படிப்படியாக அரசுடமையாக்கிக் கொண்டு வருகிறோம். ஆனால் அரசுடமையாக்கப்பட்ட கழகங்கள் மக்களுக்குச் சரிவர பயன் படுகின்றனவாவென்றால் இல்லவே இல்லையென்று கூற நான் முற்படு கிறேன். காரணம், முன்பு தனியார்களிடம் பேருந்துகள் இருக்கும் போது பல இடங்களில் நின்று கிராம மக்களை ஏற்றிச் செல்லும். இப்போது கழகங்கள் வசமாகி, அரசுடமையாக்கப்பட்டவுடன் இந்தப் பேருந்துகள், அவைகளில் இருக்கைகள் இருந்தாலும், அவைகளை வழிகளில் நிறுத்துவதில்லை. எந்த ஏழை மக்கள் பேருந்துகள் அரசுடமையாக்கப்பட்டால் பயன் அடைவார்கள் என்று எண்ணினோமோ அந்த எண்ணம் சரிவர நிறைவேறாமல் இருக்கிறது. ஆகவே இனிமேலாவது அரசுடமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகளில் மக்களுக்குப் பயன்படும் விதத்தில் எங்கெங்கு ஸ்டேஜ்கள் இருக்கின்றனவோ, அங்கு பேருந்துகளில் இருக்கைகள் இருக்கும்போதாவது பேருந்துகளை நிறுத்தி பிரயாணிகளை ஏற்றிச் செல்லவேண்டுமென்று இந்தச் சந்தப்பத்தில் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, இங்கே அதிகமாக இந்த எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களைப் பற்றித்தான் பேசப்பட்டது. நமது மதிப்பிற்குரிய உறுப்பினர் ராஜாப்பிள்ளை அவர்கள் கூறினார்கள். எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களைப் பொறுத்தவரை இருக்கிருந்து ஒரு பஸ் நாகர்கோயிலுக்குச் செல்கிறதென்றால் மதுரை வரை, அது மின்னல் வேக விரைவு வண்டியாக இருந்தால் 3 இடங்களின்தான் நிறுத்த வேண்டு மென்று ஸ்டேஜ் போட்டிருக்கிறார்கள். அப்படியிருந்தாலும் கூட டிரைவர்களுக்குத் தோதாக எங்கெங்கு அவர்களுக்குச் சாப்பாட் டிற்கு கன்செஷன் கிடைக்கிறதோ அந்த இடங்களிலேயெல்லாம் நிறுத்துகிறார்கள். 6 இடங்களில் இப்படி வண்டிகளை நிறுத்து கிறார்கள்.

முன்பு ரெயில்வேக்களில் காலதாமதம் 100 நிமிஷம் 120 நிமிஷம் என்று கூறுவார்கள். இப்போது ஸ்டேட் எக்ஸ்பிரஸைப் பொறுத்த அளவில் இங்கிருந்து மதுரைக்குச் செல்வோமானால் 180 நிமிஷம் தாமதமாக வண்டி வந்து கொண்டிருக்கிறது என்ற அறிவிப்புகள் கொடுக்கவேண்டிய அவல நிலை இருக்கிறது. ஆகவே எந்த நேரத்திற்குள் வண்டி செல்லும் என்று குறிப்பிட்ட நேரம் நிர்ணயித்திருக்கிறோமோ அந்த நேரத்தில் செல்வதற்கு இந்த இலாகா ஏற்பாடு செய்வதற்கு அமைச்சரவர்கள் நடவடிக்கை மேற்கொள்ளவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

1975 ஏப்ரல் 7] [திரு. நா. வே. குருசாமி]

மற்றபடி இந்தக் கழகங்களில் டிரைவர், கண்டக்டர்களுக்கு சம்பளங்கள் வெவ்வேறு விதமாக வித்தியாசமாக இருப்பதாகத் தெரிகிறது. அவர்களெல்லாம் ஒரே துறையில் இருப்பவர்கள். அவர்களுக்குள் எந்த வித்தியாசமும் இல்லாமல் இருக்க, வேண்டிய நடவடிக்கைகளை எடுத்துக் கொள்ளவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். அப்போதுதான் அவர்களுக்குள் எந்த வித்தியாசமும் இல்லாமல் இருக்கும். மேலும் இப்போது பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில், நகரப் பேருந்துகளில் டிரைவர், கண்டக்டர்களுக்கு ஊக்க போனஸ் கொடுக்கப்படுகிறது. அதே மாதிரி மற்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களில் ஓடக் கூடிய பேருந்துகளில் ஊக்க போனஸ் கொடுத்தால் அவர்களும் பிரயாணிகளையெல்லாம் கொண்டு போக ஊக்கம் இருக்கும். அதற்கு ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள் கிறேன்.

அடுத்து, சென்னையிலிருந்து குமுளிக்கு திண்டுக்கல் வழியாக இரவு நேரப் பேருந்து ஒன்றும், சென்னையிலிருந்து குமுளிக்கு மதுரை வழியாக இரவு நேரப் பேருந்து ஒன்றும் விடுவதற்கு ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

குறிப்பாக மாவட்ட வளர்ச்சி மன்ற கூட்டங்களில் அதிகமாக எடுத்துக் கொள்ளக் கூடிய விஷயங்களெல்லாம், அது சட்டமன்ற உறுப்பினரானாலும், ஒன்றியத்தின் பெருந்தலைவரானாலும் அவர்கள் கொடுக்கக் கூடிய சப்ஜெக்டுகள் எல்லாம் பேருந்துகள் தங்கள் கிராமங்களுக்கும், பகுதிகளுக்கும் வேண்டுமென்பதுதான். ஆனால் அங்கு கவனிப்பதாகக் கூறப்படுகிறதே தவிர, இப்படி சட்டமன்ற உறுப்பினரோ அல்லது ஒன்றியத்தின் பெருந்தலைவரோ சொல்லக் கூடிய இந்த விஷயங்களைப் பற்றி பரிசீலித்ததாகத் தெரியவில்லை.

பல இடங்களில் இணைப்புச் சாலைகள் ஏற்படுத்தியிருந்தும் கூட, சரிவர கிராம மக்களுக்கு பேருந்து வசதிகள் செய்து கொடுத்த தாகத் தெரியவில்லை. இணைப்புச் சாலைகள் எங்கெங்கு இருக்கின்றனவோ அங்கு சம்பந்தப்பட்ட சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் சொல்லக் கூடிய கருத்துக்களை அறிந்து உடனடியாகப் பேருந்துகளை விடுவதற்கு ஏற்பாடு செய்யவேண்டு மென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இன்றைக்குத் தனியார் துறையில் சில பேர்கள் நல்ல முறையில் நிர்வாகம் செய்து கொண்டு வருகிறார்கள். குறிப்பாக இங்கு ஜெய விலாஸைப் பற்றிப் பேசப்பட்டது. அவர்களும், ஜெயராம் மோட்டார் சர்வீசும், டி.ஆர்.எம்.எஸ். போன்றவைகள் சிறந்த முறையில் நிர்வாகம் செய்யப்பட்டு வருகின்றன. அதே போல சர்க்காரும், தனியார்கள் எப்படி நல்ல முறையில் நிர்வகித்து வருகிறார்களோ அதனுடைய அடிப்படையில் தான் எடுத்துக் கொண்ட போக்குவரத்துக் கழகங்களை நல்ல முறையில் நிர்வாகம் செய்யவேண்டுமென்று கேட்டு எனது உரையை முடிக்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார் : தலைவரவர்களே, முக்கியமான பல்வேறு டிமாண்டுகள் இதிலே இருக்கின்றன. முதன் முதலில் பிரிண்டிங் பற்றி ஓரிரு கருத்துக்களைக் கூறவேண்டுமென்று நான் கருதுகிறேன். அரசாங்க கெஜட்டானது இன்று திண்டுக்கல்லில் பிரிண்ட் செய்யப்பட்டு சென்னைக்கு அனுப்பப்படுகிறது என்ற செய்தியைக் கேட்டு நான் வேதனைப்படுகிறேன். உண்மையில் இப்படி கேள்விப்பட்ட நேரத்தில் நான் மிகவும் வேதனைப் பட்டேன். ஏனென்றால் ஃபோர்ட் செயின்ட் ஜார்ஜ் கெஜட் மிகவும் பழமையானது. குறிப்பாக நமது அரசாங்க இலாகாவின் இந்த கெஜட்டைக் கூட தனியார் துறையில் திண்டுக்கல்லிலிருந்து பிரிண்ட் செய்து அனுப்புகிறார்களென்றால் இந்த நிர்வாகம் நமக்குத் தேவையா என்பதைச் சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும் என்பதை நான் வருத்தத்தோடு தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். வேறுவிதமான டெக்ஸ்ட் புக்குகளை யெல்லாம் வெளியே கொடுத்து அவர்களுக்கு யார் யார் வேண்டியவர்களாக இருக்கிறார்களோ அந்த பிரஸ்களுக்குக் கொடுத்து அதனால் அவர்கள் அதிகமான லாபத்தைச் சம்பாதிக்கிறார்கள். எல்லாம் தேசீய உடமை என்று சொல்கிற நேரத்தில் இந்த நிர்வாகத்திற்கு இதனால் லாபம் வரவில்லையே என்று வேதனைப்படுகிறோம். இந்த மாதிரியான நிலைமை பல்வேறு இடங்களில் இருக்கிறது.

இப்போது புதிதாக பல்வேறு இடங்களில் கவர்ன்மெண்ட் பிரஸ் நிறுவப்பட்டு வருகிறது. நமக்கிருக்கிற வேலையை காலா காலங்களில் செய்து முடிக்கக் கஷ்டமாக இருக்கிற காரணத்தினால் வெளியே கொடுக்கவேண்டிய நிலை இருக்கிறது என்று அரசாங்கம் ஒரு வேளை பதில் சொல்லக் கூடும். பல்வேறு பகுதிகளில் இன்னும்

பிரிண்டிங் பிரஸ் ஏற்படுத்திஞல் அது பொருத்தமாக இருக்கும். குறிப்பாக, இன்றைக்கிருக்கிற பழமையான இயந்திரங்களை அப்புறப்படுத்தி, மாடர்ன் பிரிண்டிங் மெஷின்ஸ் வைப்பது சாலச் சிறந்ததாக இருக்கும் என்ற கருத்தை நான் வலியுறுத்திக் கூற விரும்புகிறேன். தென் பகுதியில் இப்படி பல்வேறு இடங்கள் நல்ல பிரஸ்களை அமைப்பதற்கு பொருத்தமானதாக இருக்கின்றது.

உதாரணத்திற்கு நீங்கள் சிவகாசி போன்ற இடங்களைப் பார்த்தால் தெரியும். பிரிண்டிங் தொழிலானது அங்கே எவ்வளவு அபிவிருத்தி அடைந்திருக்கிறது என்பது அந்த நகரத்திற்குச் சென்று பார்த்தால் நன்ருகத் தெரியும். தென் மாவட்டப் பகுதிகளிலே இந்த மாதிரி பிரிண்டிங் பிரஸ் வைப்பதற்கு ஏற்றவாறு தட்ப, வெப்ப நிலை இருக்கிற காரணத்திஞல் அந்தப் பகுதிகள் பொருத்தமாக இருக்கிறதென்று அரசாங்கத்திற்கு இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் கூறிக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். ஆகவே, இந்த பிரிண்டிங் துறையில் இருக்கிற சீர்கேடுகளைத் திருத்தியமைத்து இதில் சீரான ஏற்பாட்டைச் செய்யவேண்டுமென்று நான் இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் வலியுறுத்திக் கூறிக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, இதில் வேலை செய்கிறவர்களெல்லாம் இன்று பல்வேறு தரப்பில் வேலை செய்கிறவர்களுக்கு கொடுக்கப்படுகிற ஊதியத்திற்கும் குறைவாக இருக்கிறதென்று அவர்கள் புகார் கூறிக் கொண்டிருக்கிருர்கள். அவர்களுக்கு வாழ்க்கைப் புள்ளி அடிப்படையில் எவ்வளவு ஊதியத்தைக் கொடுக்க முடியுமோ அந்த அளவிலே கொடுப்பதுதான் பொருத்தமாக இருக்குமென்று நான் கருதுகிறேன். குறிப்பாக ஃபைலிங் போன்ற செக்ஷனில் பெண்களை நூற்றுக்கு நூறு போடுவதுதான் பொருத்தமாக இருக்குமென்று அரசாங்கத்திற்கு இந்த நேரத்தில் ஆலோசனையாகக் கூறிக் கொள்கிறேன். இன்று பல்வேறு பயிற்சி பெற்றவர்கள் இதிலே ஈடுபட்டிருக்கிருர்கள். அதே நேரத்தில் இந்த உடல் ஊனமுற்றவர்களுக்கு பிரிண்டிங் பிரஸ்ஸில் சில்லரை வேலைகளைச் செய்வதற்கு வேண்டிய ஏற்பாடுகளைச் செய்து அவர்களுக்கு வேலை வாய்ப்புகளை அளிக்கவேண்டுமென்று என் ஆலோசனையை நான் கூறிக் கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக. டிரான்ஸ்போர்ட் இலாகாவைப்பற்றி ஓரிரு கருத்துக்களைக் கூறிக் கொள்ள கடமைப்பட்டவனாக இருக்கிறேன். பல்லவன் கார்ப்பரேஷன் நடந்து கொண்டிருக்கிறது. இது

நஷ்டத்தில் நடந்து கொண்டிருக்கிறது. இந்த மாதிரியான மெட்ரோபாலிடன் நகரங்களில் ஓடுகிற இந்த டிரான்ஸ்போர்டு களெல்லாம் நஷ்டத்திலே ஓடும் என்ற கூற்று ஆய்வுரையில் கூறப் பட்டிருக்கிறது. இந்த நஷ்டத்தைச் சீர் செய்வதற்கு நீண்ட தூர பஸ்களையெல்லாம் இயக்குகிற தனிப் பிரிவை உருவாக்கப் போவ தாக அமைச்சரவர்கள் அறிவித்திருக்கிறார்கள். இது எப்படி இருக்குமென்பதை சற்று சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும்.

மெட்ரோபாலிடன் டிரான்ஸ்போர்ட் சிஸ்டத்தை எப்படிச் சீரமைக்கவேண்டுமென்று அமைக்கப்பட்ட நிபுணர் குழு தன் னுடைய அறிக்கையைத் தந்திருக்கிறது. புரொபசர் அய்யாசாமி குழு என்று நான் கருதுகிறேன். அவர் கொடுத்திருந்த பரிந் துரைகளின் அடிப்படையில் எத்தகைய முறையில் சீர் செய்யப்பட் டிருக்கிறது, எத்தனை பரிந்துரைகள் அமுல் செய்யப்பட்டிருக் கின்றன போன்ற விவரங்களை அமைச்சரவர்கள் தம்முடைய பதிலில் தெரிவிப்பார்கள் என்று நான் கருதுகிறேன்.

இந்த மெட்ரோபாலிடன் சர்வீஸுக்கு அதிகமாகப் பணம், நிதி தேவையென்றால் இந்திய அரசாங்கத்தினிடம் பெற்றுக் கொள்ள வேண்டும். அவர்கள் 3 கோடி ரூபாய் தருவதாகக் கூறியிருக் கிறார்கள். இன்னும் தேவையானால் அதிகமான பணத்தைப் பெற்று இப்படி பெரிய நகரங்களில் மக்களுக்கு இருக்கிற கஷ்டங் களையும், துன்பங்களையும், துயரங்களையும் அகற்றுவதற்கு வேண்டிய ஏற்பாடுகளைச் செய்யவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பல்வேறு நகரங்களில் எப்போது பார்த்தாலும் இந்த ஃபுட் போர்ட்டில் பிரயாணம் செய்கிற தன்மையைப் பார்க்கிறோம். இதனால் பல நேரங்களில் ஆபத்து ஏற்படுகிறது. அந்த ஆபத்தைத் தவிர்ப்பதற்கு அரசாங்கம் வேண்டிய ஏற்பாடுகளைச் செய்ய வேண்டுமென்று அரசாங்கத்தை நான் இந்தச் சந்தர்ப் பத்தில் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்ததாக, இப்பொழுது 7 கார்ப்பரேஷன்கள் இருக் கின்றன. ஒரே சீராக தொழிலாளர்களுக்குச் சம்பளங்கள் வழங்கப் படவில்லை என்று புகார்கள் வந்து கொண்டிருக்கின்றன. பாண் டியன் கார்ப்பரேஷனில் ஒரு மாதிரியாகவும் அதே நேரத்தில் கட்டபொம்மன் கார்ப்பரேஷனில் வேறுவிதமாகவும் சம்பளங்கள் வழங்கப்படுகிறது. கட்டபொம்மன் கார்ப்பரேஷன்காரர்கள்

1975 ஏப்ரல் 7] [திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்]

மிகவும் வேதனைப்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட்டிலிருந்து கார்ப்பரேஷனுக்குத் தொழிலாளர்கள் மாற்றப்படும் நிலை இருக்கிறது. அவர்களுக்கு என்னப் பாது காப்பு, காம்பன்சேஷன் போன்றவைகள் கொடுக்கப்படும் என்று அறிவித்தால் நான் மகிழ்ச்சி அடைவேன்.

ஐ.ஏ.எஸ். அதிகாரிகளுக்கு உள்ளது போன்று 'லாஞ்சிவிடி பே ஸ்கிம்' தொழிலாளர்களுக்கு அளிக்கப்படுமென்று அமைச்சர் அவர்கள் சூசகமாகத் தெரிவித்தார். அவர்கள் நன்றாக வாழ் வதற்கு நல்ல சலுகைகள் அளிக்கப்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இன்றைக்கு அரசாங்கத்திலே 'State withers away' என்று மார்க்ஸ் கூறியிருப்பதாகச் சொன்னார்கள். கவர்ன் மென்டைப்பற்றி இப்படியும் ஒரு கருத்து இருக்கிறது. 'Government is the Executive of the businessman' எனவே, இப்படி இந்த அரசு மாறிவிடக் கூடாது என்று இந்த அரசாங்கத்தை நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

தொழிலாளர்கள், பல்வேறு கட்சிகளைச் சார்ந்தவராக இருந் தாலும் அவர்கள் அனைவரும் ஊழியர்களே என்பதை மனதில் கொள்ள வேண்டும். அந்த நோக்கத்தில் தொழிலாளர்களின் பிரசினைகளை அணுக வேண்டும். பல்வேறு யூனியன்களில் அவர்கள் இருப்பதால் பலரும் பழி வாங்கப்பட்டுள்ளார்கள் என்ற கருத்தை நான் இங்கே சொல்லியாக வேண்டும்.

எங்கள் பகுதியிலே ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் ஸ்டிரைக் காரண மாக பல்வேறு தொழிலாளர்கள், அவர்கள் குறிப்பிட்ட ஒரு கட்சி யைச் சார்ந்தவர்களாக இருப்பதால், நாகப்பட்டினத்திற்கும், திருச்சியிலே பல்வேறு இடங்களுக்கும் மாற்றப்பட்டிருக்கிறார்கள். இப்படி அவர்களைப் பிரித்துப் போடுவதால், அவர்கள் கலெக்டிவ் பார்க்கெயின் பண்ண முடியாமல் தடுத்து விடலாம் என்ற எண்ணமோ என்னவோ. எனவே இதை எல்லாம் தவிர்த்து, யார் யார், எங்கு எங்கு கன்வீனியன்ட்டாக பணி புரிய முடியுமோ அங்கே, அவர்களைப் போடுவது நல்லது என்று தெரிவித்துக்கொள் கிறேன்.

அடுத்து, எங்கள் மாவட்டத்திலிருந்து 10, 15 வருஷமாகக் கண்டக்டர்களாகப் பணி புரிபவர்கள் இங்கு இருக்கிறார்கள். அவர்கள் வேலைக்குச் சேர்ந்த நேரத்தில் அவர்கள் தங்கள் சொந்த

மாவட்டத்திற்கு அருகில் இப்போம் என்று எண்ணித்தான் சேர்ந்தார்கள். இப்போது அவர்கள் தங்கள் சொந்த மாவட்டத்தை விட்டு வெகு தொலைவான இடங்களுக்கு மாற்றப்பட்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு நல்ல பாதுகாப்பு, மற்ற சலுகைகள் கொள்ளலாமென்றால் அங்கே இடமில்லை என்று பதில் வந்து விடுகிறது. இப்போது அவர்கள் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களிலே வேலை செய்கிறார்கள். இப்போது இருப்பதே நான்கு அங்காடிகள்தான். அளிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பஸ்களிலே கடவுள் படங்கள் வைப்பதைப் பற்றிப் பேசினார்கள். ஆளும் கட்சியைச் சேர்ந்த, அதுவும் பழனியில் முருகன் கோவிலில் அறங்காவலராக இருக்கின்றவரே கடவுள் படங்களை பஸ்களில் வைக்கக் கூடாது என்ற அளவில் பேசுவது என்றால் நான் மிகவும் வருத்தப்படுகிறேன். ஆண்டவன் மீது நம்பிக்கை உள்ளவர்களும் இருப்பார்கள், நம்பிக்கையற்றவர்களும் இருப்பார்கள். நம்பாதவர்களைப் பற்றி நான் ஒன்றும் சொல்வதற்கில்லை. . .

புலவர் சி. பழனிச்சாமி : தலைவர் அவர்களே, நான் அறங்காவலராக இருக்கிறேன் என்பது உண்மைதான். ஆனால் எனக்கு என்று சில தனிப்பட்ட கொள்கை உண்டு. பொது இடமாகிய பஸ்களில் எல்லா மக்களுடைய வரிப்பணத்தின் மூலம் நடத்தப்படுகின்ற பஸ்களில் கடவுளர் படங்கள் இருக்கக் கூடாது என்று சொல்வதில் என்ன தவறு இருக்க முடியும் என்று எனக்குப் புரியவில்லை. என்னுடைய சொந்தக் கருத்தை சொல்ல எனக்கு உரிமை இல்லையா.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : அதற்காகத் தான் வைத்திருக்கும் பஸ்களும் விபத்திற்கு உள்ளாகின்றன. கடவுளர் படங்கள் இல்லாத பஸ்களும் விபத்திற்கு உள்ளாகின்றன.

திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார் : அகர முதலெழுத்தெல்லாம் ஆதி பகவன் முதற்றே உலகு என்று திருவள்ளுவரே கூறியிருக்கிறார்.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : கடவுளர் படங்கள் திருவள்ளுவர் படத்தை வைத்திருக்கிறோம்.

1975 ஏப்ரல் 7]

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி : வள்ளுவர் படத்திற்குப் பதிலாக கடவுள் படத்தை வைக்கக் கூடாதா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : அப்படியானால் உங்களுக்கு வள்ளுவர் படம் ஏற்பு அல்ல என்று சொல்கிறீர்களா ?

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி : எனக்குக் கடவுள்தான் முதலில், பிறகுதான் வள்ளுவர்.

திரு. துரைமுருகன் : கடவுள் பெயரை கற்பிப்பவன் முட்டாள் என்று பஸ்களில் எழுதி ஒட்டிக்கொள்ளலாமா ?

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி : அதுதான் கல்களில் எழுதி வைத்திருக்கிறீர்களே.

திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார் : இதிலே எந்தவிதமான வாதப்பிரிதிவாதங்களும் தேவையில்லை என்று கருதுகிறேன். கடவுள் நம்பிக்கை உள்ளவர்களின் உணர்ச்சிகளையும் நம்பிக்கை பற்றவர்களின் உணர்ச்சிகளையும் கணக்கில் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும்.

அடுத்ததாக, தேசிய மயமாக்கப்பட்ட பஸ்களுக்கு அப்ரோபிரியேஷன் பற்றிக் குறிப்பிட்டார்கள். ஏ.பி.டி. மகாலிங்கம் பஸ்கள் நேஷனலைஸ் செய்யப்பட்டபோது அவர்கள் கேட்டது ரூ. 8.93 லட்சம். ஆனால் அவர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டிருப்பது ரூ. 9.36 லட்சம். இவர்கள் கேட்பது குறைவு. கொடுப்பது அதிகம்.

THE HON. THIRU S. RAMACHANDRAN : Sir, on the face of it, I reject it because if an operator has asked for lower compensation, no same Government will give a higher compensation.

THIRUMATHI T. N. ANANDANAYAKI : Let the Hon. Minister look into page 87 of the Book relating to the Appropriation Accounts for 1971–72.

THE HON. THIRU S. RAMACHANDRAN : Though the information is not ready at hand, I will look into it.

THIRU R. PONNAPPA NADAR : The matter may be verified.

கடைசியில், பூம்புகார் ஷிப்பிங் கார்ப்பரேஷன் பற்றி ஒரு வார்த்தை. புதியதாக ஏன் கப்பல்கள் வாங்கக் கூடாது? பழைய கப்பல்களை ஏன் வாங்க வேண்டும்? அவற்றை ரிப்பேர் செய்யும் செலவு அடிக்கடி ஏற்படுமே. செகன்ட் ஹாண்ட் கார் வாங்குவதுபோலத் தானே இது. கார் வைத்திருப்பவர்களுக்கே அந்தச் சிரமம் தெரியுமே.

Nationalised Transport in 1974–75. என்ற பத்தகத்திலே

" Both the ships have started operations. It is expected that the Poompuhar Shipping Corporation will close the accounts for the year 1974–75 without any loss and for 1975–76 it will make a very decent profit " என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். இதிலே இதுவரை எவ்வளவு லாபம் ஏற்பட்டிருக்கிறது; என்னென்ன காரியங்கள் நடந்திருக்கின்றன என்பதைத் தெளிவாக கூறினால் நமக்கு தெளிவு ஏற்படும் என்பதால் இதைக் கூறி இருக்கிறார்கள். பல்வேறு அம்சங்கள். இருக்கின்றன. அவைபற்றி எல்லாம் பேசுவதற்கு நேரம் இல்லை. அதனால் இன்னும் ஒன்றை மட்டும் கூறி முடித்துவிடுகிறேன்.

எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களை ஒழுங்காக ஓட்ட வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அமைச்சரவர்கள் பல கருத்துக்களை எல்லாம் இதுபற்றி எடுத்துச் சொன்னார்கள். இரண்டு லட்சம் கிலோ மீட்டர் ஓடினால் அந்த பஸ்ஸை மாற்றிவிட்டு, புதிய பஸ் போடு கிறோம் என்று சொன்னார்கள். ஆனால் இதெல்லாம் வெறும் ஏட்டுச் சுரைக்காயாகத்தான் இருக்கிறதே தவிர நடைமுறையில் இல்லை. அதைச் சீர்படுத்த வேண்டும்.

கட்டப்பொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு பஸ்கள் எல்லாம் கூடி இருக்கின்றன என்று சொல்கிறார்கள். ஆனால் என்னைப் போன்றவர்களுக்கே பிரயாணம் செய்வதற்கு மிகவும் கஷ்டமாக இருக்கிறது. பஸ்கள் நல்ல முறையில் இல்லை; நிர்வாகம் சரியாக இல்லை; தொழிலாளர்கள் எல்லாம் பயந்துகொண்டிருக் கிறார்கள். அங்கிருக்கிற நிலைமைகளை மாற்றி, இன்னும் அதிகமான பஸ்களை விட வேண்டும்.

Existing facilities have been curtailed. Routes have been suspended without assigning any reasons.
இந்த மாதிரிக் காரணங்கள் எல்லாம் இருக்கின்றன. அதிலும் கொஞ்சம் மாற்றம் ஏற்பட வேண்டுமென்று கூறி, என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

1975 ஏப்ரல் 7]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அடுத்து திரு. தங்கமணி அவர்கள்.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: சார், பாயின்ட் ஆப் ஆர்டர். எங்களுடைய கட்சியிலிருந்து ஒருவர் பேசுவதற்குத்தான் இடம் கொடுத்தீர்கள். அவர்கள் கட்சிக்கு இரண்டு பேருக்கு கொடுத்திருக்கிறீர்கள். நாங்கள் இன்னும் 10 நிமிஷம் கொடுங்கள் என்று கேட்ட பிறகு கூட கொடுக்கவில்லை. இது நியாயமா?

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: சில நேரங்களில் உங்கள் கட்சியில் இரண்டு பேர், அவர்கள் கட்சியில் ஒருவர்தான் பேசுகிறார்கள். இன்றைக்கு அவர்கள் கட்சியில் இரண்டு பேர், உங்கள் கட்சியில் ஒருவர். இப்படி மாறி, மாறி வரும். இதில் பாயின்ட் ஆப் ஆர்டர் ஒன்றும் இல்லை.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி: கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மானியத்தின்மீது பேசுவதற்கு முன்பாக திரு. பொன்னப்ப நாடார் அவர்கள் எடுத்துச் சொன்ன விஷயத்தை அமைச்சருக்கு உதவிகரமாக இருக்கும் என்பதால் சொல்கிறேன்.

1972-73-ம் ஆண்டு ஏ.ஜி. ரிப்போர்ட்டில், பக்கம் 87, பாரா 72-ல்

Against the market value of Rs. 6 lakhs furnished by Operator 'B' in respect of the buses of 1966 and 1967 models and two of 1962 model, the compensation paid was Rs. 7.63 lakhs.

Regarding buildings, the compensation paid to operator 'B8' for buildings at Pollachi was Rs. 9.36 lakhs based on the valuation of the P.W.D. against Rs. 8.93 lakhs claimed by the operator.

Market value of the buildings including land at Pudukottai was Rs. 1.18 lakhs in March 1971 as per the title deed, against Rs. 3.42 lakhs assessed in January 1972 for compensation.

In calculating compensation payable for earlier models, the book value was not arrived at after providing depreciation upto the date of taking over the carriages. The compensation payable on the basis of book values after providing for depreciation upto the date of taking over would have been Rs. 17.7 lakhs less than the compensation actually paid.

இது ஆடிட் ரிப்போர்ட்டில் வந்திருக்கிற விஷயம். இதைத்தான் அவர்கள் சொன்னார்கள். இது எந்த அளவுக்குச் சரி என்பதை அமைச்சர் தன்னுடைய பதிலில் சொல்ல வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

சென்ற ஆண்டு பொள்ளாச்சி ட்ரான்ஸ்போர்ட் பற்றி சொன்னேன். காம்பன்சேஷன் அதிகமாகக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று குற்றஞ்சாட்டினேன். அதை விட அதிகமாக கொடுக்கப் பட்டிருக்கிறது என்று ஆடிட் ரிப்போர்ட்டில் வந்திருக்கிறது. அது பற்றியும் விரிவான விளக்கம் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இந்த மானியத்தின் பேரில் பேசும்போது பல உறுப்பினர்கள் ட்ரான்ஸ்போர்ட் பற்றி பேசிவிட்டார்கள். ஆகையால் நான் மற்ற இரண்டு மானியங்களின் பேரில் குறிப்பாகப் பேசலாம் என்று நினைக்கிறேன்.

பிரின்டிங் சம்பந்தமாக சென்ற ஆண்டு சொன்னதைத்தான் மறுபடியும் பேசவேண்டியிருக்கிறது. ஒரு கவர்ன்மெண்ட் பிரஸ் மதுரையில் ஆரம்பிப்பதாக இருந்தது. எப்போது ஆரம்பிக்கப் படும் என்ற விபரம் இன்னும் தெரியவில்லை. அந்தமாதிரி ஒவ்வொரு ஜில்லாவிலும் கவர்ன்மெண்ட் பிரஸ் அமைப்பது உதவிகரமாக இருக்கும் என்று சொல்லியிருக்கிறேன். அதை மீண்டும் வற்புறுத்த ஆசைப்படுகிறேன்.

சென்னையைப் பொறுத்தவரையில், விரிவாக்கப்பட்ட பிரஸ் புதிதாக ஆள் சேர்க்கும்போது பல தவறுகள் ஏற்பட்டிருக்கின்றன என்ற விபரம் எனக்குக் கிடைத்திருக்கிறது. அம்மாதிரியான தவறுகள் வராமல் இருக்க வேண்டும். முறைகேடுகள் நடந்திருந்தால் பரிசீலனை செய்து, அதைத் திருத்திக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பிரஸ் தொழிலாளர்களைப் பொறுத்தமட்டில், கடந்த இரண்டு வருஷமாக தனி சம்பள கமிஷன் வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அது சம்பந்தமாக லேபர் மானியத்தில் அவர்களை எல்லாம் மினிமம் வேஜில் சேர்ந்திருக்கிறோம் என்று சொல்லியிருக்கிறதே தவிர தனி சம்பள கமிஷன் அமைக்கவில்லை. பிரஸ் தொழிலாளர்களைப் பொறுத்தவரையில்—பப்ளிக் செக்டா

1975 ஏப்ரல் 7] [திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி]

ராக இருந்தாலும் சரி, பிரைவேட் செக்டாராக இருந்தாலும் சரி— தனி சம்பள கமிஷன் அமைத்து, அவர்கள் விஷயத்தை பரிசீலனை செய்வது உதவிகரமாக இருக்கும் என்று தெரிவித்துக் கொள் கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, ஷிப்பிங் கார்ப்பரேஷன். ஷிப்பிங் கார்ப்ப ரேஷன் அமைப்பது என்பது ஒரு நல்ல அம்சம்தான். ஷிப்பிங் கார்ப்பரேஷன் பொறுப்பை எடுத்திருக்கிற செயலாளர் நல்ல திறமைசாலியாக இருக்கிறார். இரண்டு கப்பல்களை வாங்கியிருக் கிறார்கள். அதன் விபரம் ஒன்றும் தரவில்லை. இருந்தாலும் பிர்லாவிடம் போய் வாங்கலாமா? நம்முடைய மாநில சர்க்கார் மத்திய சர்க்காரிடம் இருக்கிற கப்பல்களில் ஒன்றிரண்டை எடுத் திருக்கலாமே. அந்தமாதிரி பிர்லாவிடம் எடுக்காமல் மத்திய சர்க்காரிடம் ஒரு கப்பலை கேட்டு வாங்கியிருக்கக் கூடாதா என்று கேட்க விரும்புகிறேன். அது எப்படி வேலை செய்கிறது என்ற விபரம் இதில் கொடுக்கப்படவில்லை. இந்த வருஷம் அநேகமாக நஷ்டம் இருக்காது; அடுத்த வருஷம் லாபம் இருக்கும் என்று சொல்கிறார்கள். இது நமக்கு ஒரு புதிய அனுபவம். இப்படிப் பட்ட ஷிப்பிங் கார்ப்பரேஷன் பற்றி அனுபவம் இருந்தால் நல்ல தாக இருக்கும்.

இனி நிலக்கரி சம்பந்தமாக நமக்குப் பற்றுக்குறை வராது என்று கருதுகிறேன். போக்குவரத்து இடைஞ்சல் இருக்கிறது என்று சொல்லி, இந்த ஷிப்பிங் கார்ப்பரேஷன் வைத்து, தேவையான அளவுக்கு நிலக்கரியை சென்னை துறைமுகத்திற்குக் கொண்டுவர திட்டமிட்டு, ஏற்பாடுகளைச் செய்து கொண்டிருக் கிறோம் என்று சொல்கிறார்கள். அது எந்த அளவுக்கு இருக்கிறது என்பதை அமைச்சரவர்கள் தன்னுடைய பதிலில் விளக்க வேண்டு மென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பஸ்களைப் பொறுத்தவரையில் இரண்டு விஷயங்களை குறிப்பிட விரும்புகிறேன். இந்த 'பெர்ஃபார்மன்ஸ் பட்ஜெட்டை'ப் பார்க்கும்போது ஒரு பஸ்ஸுக்கு ஓராண்டுக்கு கிட்டத்தட்ட 75,000 ரூபாய் செலவாகும்—ஃப்யூவல், டாக்ஸ் போன்றவை களுக்கும் சேர்த்து—என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அப்படி யானால் சராசரியாக ஒரு பஸ்ஸுக்கு என்ன வருமானம் இருக் கிறது? ஸ்டேட் ட்ரான்ஸ்போர்ட்டில் என்ன வருமானம் வருகிறது? கார்ப்பரேஷன் ட்ரான்ஸ்போர்ட்டில் என்ன

வருமானம் வருகிறது? 7 கார்ப்பரேஷன்களை அமைத்திருக்கிறோம். ஒவ்வொன்றிலும் சராசரியாக என்ன வருமானம் வருகிறது என்பதைச் சொன்னால் அதைப் பரிசீலனை செய்ய உதவிகரமாக இருக்கும். மொத்தமாகப் பார்க்கிறபோது நல்ல முறையில் இயங்குகிற இலாகாவும் இருக்கிறது; நஷ்டத்தில் இருக்கிற இலாகாவும் இருக்கிறது. குறிப்பாக ஸ்டேட் ட்ரான்ஸ்போர்ட் லாபத்தில் ஓடுகிறது. எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களைப் பொறுத்த வரையில் நல்ல லாபகரமாக இருக்கிறது. ஒரு கோடிக்குமேல் லாபம் இருக்கிறது என்று சொல்லப்படுகிறது. மேலும் இந்த வருஷம் நல்ல முறையில் ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது.

இவ்வளவு லாபத்தில் இயங்குகிற ட்ரான்ஸ்போர்ட் சர்வீசை இன்னும் நல்ல முறையில் சீர்திருத்தி அமைக்கலாம். 6 வருஷத்திற்கு மேல் ஓடுகிற பஸ்களை மாற்றிவிட்டு புது பஸ்களைப் போடுகிறோம் என்று சொல்கிறார்கள். 6 வருஷம் என்றால், உடனடியாக 6 வருஷத்திற்கு மேல் இருக்கக்கூடிய பஸ்களை எல்லாம் எடுத்திருக்கிறார்களா, எடுத்து மற்ற இடங்களில் போட்டிருக்கிறார்களா என்பது தெரியவில்லை. அதுபற்றிய விபரம் கொடுக்கவில்லை. உடனடியாக லிஸ்ட் தயார் செய்து, 6 வருஷத்திற்கு மேல் ஓடுகிற எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களை எடுத்து மற்ற இடங்களில் போட வேண்டும். இல்லை என்றால் தூரத்தில் செல்லக்கூடிய டிரைவர்களுக்கு அது ஒரு சோதனையாகத்தான் இருக்கும்.

லைட்னிங் எக்ஸ்பிரஸ் என்று எட்டு வருஷத்திற்கு மேற்பட்ட பஸ்களை விடுகிறார்கள். அதனால் குறிப்பிட்ட நேரத்தில் போய்ச் சேர முடியவில்லை. எப்படியாவது அந்த நேரத்திற்குள் போய்ச் சேரவேண்டுமே என்று டிரைவர்கள் மிகவும் சிரமப்படுகிறார்கள்; அது அவர்களுக்கு ஒரு சோதனையாக இருக்கிறது. ஆகவே, முக்கியமான ரூட்டுகளில் ஓடுகிற 6 வருஷங்களுக்கு மேற்பட்ட பஸ்களை உடனடியாக எடுத்துவிட்டு, புதிய பஸ்களை விடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, கண்டக்டர், டிரைவர் ரேஷியோவைப் பார்த்தால் திருப்திகரமாக இல்லை. 2.75 டிரைவரும் 2.65 கண்டக்டரும் என்று புள்ளிவிபரம் கொடுத்திருக்கிறார்கள். மற்ற மாநிலங்களோடு இதை ஒப்புநோக்கும்போது மிகவும் குறைவாக இருக்கிறது. மற்ற மாநிலங்களில் 3.5 டிரைவர்களும், 3.25 கண்டக்டர்களும் இருந்தால்தான் திறமையாகச் செயல்பட முடியும் என்று

கருத்துக்களைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். மற்ற மாநிலங்களிலிருக்கிற இந்த ரேஷியோவிற்கு உயர்த்தப்பட்டால் உதவிகரமாக இருக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக ஒரு பெரிய சிக்கலான விஷயம் இருக்கிறது. உத்தரபிரதேசம் அல்லது மத்திய பிரதேசம் அல்லது மகாராஷ்டிரம் அல்லது ஆந்திர பிரதேசம் அல்லது கேரளத்தில் இருக்கிற மாதிரி ஒரே கார்ப்பரேஷன் இருந்தால்தான் நல்லது என்ற முடிவை எடுக்கக்கூடியவர்கள் நாங்கள். இன்றைக்கு இங்கே இரண்டு, இரண்டு மாவட்டங்களைச் சேர்த்து ஒரு கார்ப்பரேஷன் என்ற முறையில் 7 கார்ப்பரேஷன்களை அமைத்திருக்கிறோம். அதனால் பல முறைகேடுகள் ஏற்படுகின்றன.

உதாரணமாகச் சொல்ல வேண்டுமானால் பி.ஆர்.சி-யைப் பொறுத்தவரையில் வேலை நிறுத்தம் செய்தார்கள் அல்லது வேலை நிறுத்த நோட்டீஸ் கொடுத்தார்கள். அதற்கு என்ன காரணம்? அங்கு ஏற்கெனவே இருக்கக்கூடிய தொழிலாளர்களுக்கும் புதிதாக வந்த தொழிலாளர்களுக்கும் சம்பளத்தில் மாறுபாடு இருப்பதால் வேலை நிறுத்தம் மேற்கொண்டார்கள். இதுவரையில் ஒரு குறிப்பிட்ட வேலைக்கு குறிப்பிட்ட ஊதியம் என்றுதான் கொள்கை வகுத்திருக்கிறோம். சர்வதேசக் கொள்கையும் அதுதான். அப்படி இருக்கும்போது ஒரே வேலையைச் செய்கிறவர்களுக்கு ஊதிய வித்தியாசம் இருப்பதால் வேலை நிறுத்தம் செய்வதாக எச்சரிக்கை செய்திருக்கிறார்கள்.

They are being integrated with local Corporations என்று வருகிறபோது இந்தச் சிக்கல் எதெற்கு? ஏற்கெனவே இருந்த உரிமை இல்லாமல் போகக்கூடிய நிலைமை ஏற்படுகிறது என்று சொல்லி, 2, 3 தினங்களாக மதுரையில் வேலை நிறுத்தம் நடந்தது. அது நியாயம் என்றுதான் நான் சொல்வேன். அதுபற்றி ஒன்றைச் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன்.

(பிற்பகல் 1-30)

நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள், ஒரே ஒரு சங்கம் என்று. இன்றைக்குத் தொழிலாளர்களுடைய கோரிக்கைகளைப் பொறுத்தவரை எத்தனை சங்கங்கள் இருந்தாலும் ஒரே

நிலையில்தான் இருக்கிறார்கள். ஏதோ சிற் சில காரணங்களினால் ஒன்றுக்கும் மேற்பட்ட சங்கங்கள் இருக்கலாம். அவர்களுடைய கோரிக்கை என்று வருகிற காலத்தில் எல்லோரும் ஒன்றாகத்தான் நிற்கிறார்கள் என்பதை நாம் தெரிந்துகொள்வது நல்லது. கோரிக்கைகளைப் பொறுத்தவரையில் ஒன்றுபட்டு நிற்கிறார்கள். எந்தச் சங்கத்தைச் சேர்ந்தவர்களுக்கும் அபிப்பிராயபேதம் இல்லை.

அவர்களுடைய குறைபாடுகளை உடனடியாக ரெக்டிபை பண்ண நடவடிக்கை எடுக்காமல் போனால் பின்னால் அதன் விளைவுகள் பாதகமானதாக இருக்கும்.

ஒருவர் சர்க்கார் போக்குவரத்துத் துறையில் இருந்து பல்லவன் கழகத்திற்கு வருகிறார்—உடம்பு சரியில்லை என்று மருத்துவ கார்டை எடுத்துப்போனால் இங்கே அந்தச் சலுகை கிடையாது என்றால்—வருங்காலம் என்ன என்பதைப்பற்றியே தெரியவில்லை. ஏற்கனவே அவர்கள் பெற்ற வசதி எந்த அளவுக்கும் குறையாது என்கிற உத்தரவாதம் கொடுக்கக்கூடிய முறை வந்தால்தான் தொழிலாளர்களைப பொறுத்தவரையில் உற்சாகம் இருக்கும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

சிடி டிரான்ஸ்போர்ட்டைப் பொறுத்தவரையில் ஏன் நஷ்டத்தில் ஓடுகிறது என்றே புரியவில்லை. 1974–75-இல் நஷ்டத்தில் ஓடச் சந்தர்ப்பமே கிடையாது. சிடியில் பஸ் எப்போதும் ஃபுல்லாகப் போகிறது. டிரைவர்களைப் பொறுத்தவரையிலும்—கண்டெக்டர்களைப் பொறுத்தவரையிலும் அதிகமாக நின்று கவனித்து மக்களை ஏற்றிக்கொள்கிறார்கள். அவர்களுக்குள்ளே முரண்பாடு குறைந்துவிட்டது. நாட்டின் நிலைமையைப் புரிந்து கொண்டுதான் அமைச்சர் கலெக்ஷன் போனஸ் திட்டத்தையே கொண்டு வந்திருக்கிறார். இதேமாதிரி மற்ற கார்ப்பரேஷன் களுக்கும் கொண்டு வந்தால் என்ன? அவர்களுக்குக் கொஞ்சம் ஊதியம்—ஒரு ரூபாய் கூடவந்தாலும் சந்தோஷப்படுவார்கள்.

இன்னொன்று போன தடவையே சொன்ன விஷயம். பஸ்களை ஓட்டுகிற டிரைவர்கள்—ஹெவி லைசென்சு வைத்திருந்தாலும் 160 ரூபாய்தான். மற்ற சர்க்கார் இலாக்காவில் வேலை செய்கிறவர் களுக்கு ரூ. 210. இதுபோல அநேகம் குறைபாடுகளைச் சுட்டிக்

1975 ஏப்ரல் 7] [திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி]

காட்டலாம். இந்த இலாக்காவில் இருக்கிறவர்கள் கொஞ்சம் சிரமப்பட்டு உட்கார்ந்து பரிசிலனை செய்தாலே போதும்—இவை எல்லாம் தீரக்கூடிய விஷயங்கள்.

லீவ் வித் வேஜஸ்—45 நாளாக இருந்ததை 33 நாளாகக் குறைத்துவிட்டார்கள். இருக்கக்கூடிய உரிமையைப் பிடுங்கக்கூடிய நிலைமைதான் இருக்கிறது.

தொழிலாளர்களுடைய கோரிக்கைபற்றி 33 விஷயங்கள் வைத்திருக்கிறேன். இவற்றை எல்லாம் சபையில் கூறவேண்டும் என்பது இல்லை. நான் இவற்றை அமைச்சரிடத்தில் அப்படியே கொடுக்கிறேன். அவர்கள் சொல்லியிருப்பது எல்லாம் ரொம்ப நியாயம்—அவற்றைப் பூரா அமல் நடத்தினுல் உதவியாக இருக்கும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இன்னென்று—பாடி பில்டிங். இராணித் தோட்டத்தில் கட்டப் படுகிற பாடிகள் எல்லாம் நன்ருகத்தான் இருக்கின்றன. குரோம்பேட்டையிலும் நன்ருகத்தான் கட்டுகிருர்கள். சர்க்காருக்குச் சொந்தமான பஸ்களின் பாடி தனியாரிடத்தில் கொடுத்து கட்டப்படுகிறதா? அப்படி இருந்தால் அதை உடனடியாக மாற்றி—சர்க்கார் வைத்திருக்கிற பாடி பில்டிங் வொர்க்ஷாப்பிலேயே கட்டுவதற்கு ஏற்பாடுகள் செய்யப்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

எந்த எந்தக் காரியங்களை நாம் செய்யவில்லை என்பதற்குச் சொல்கிறேன். திரு. கிட்டப்பாகூட சொன்னுர்கள் என்று நினைக்கிறேன். சென்னையைத் தொடுகிற பஸ்கள் எல்லாம் தேசிய மயமாக்கப்படும் என்று சொன்னுர்களே—இன்னும் தனியார் பஸ்கள் எத்தனை சென்னையைத் தொட்டுக்கொண்டிருக்கின்றன? இந்த பஸ்கள் பூராவையும் தேசியமயமாக்கவில்லையா? அந்த வேலை பூராவும் பூர்த்தியாகாமல் இருக்கக் காரணம் என்ன என்பதைத் தெரிந்துகொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

பிறகு ஜெயவிலாஸ்பற்றி போன தடவையே சொன்னேன். இதைக் கொஞ்சம் பரிசிலனை செய்யுங்கள். பத்து பஸ்களுக்கு மேலே இருக்கக்கூடாது என்ற காரணத்தினுல் உடனே பத்து பஸ்களுக்குக் கீழே குறைத்துக் கொள்கிருர்கள். இதை எல்லாம் யார் அவர்களிடம் சொல்வது? மதுரையில் இருந்து திருச்சிக்கு

டி.வி.எஸ். பஸ்ஸோடு—நாமும் பஸ்களை விடவில்லையா? அது போல மதுரையில் இருந்து ராஜபாளையத்திற்கு ஏன் பி. ஆர். ஸி. பஸ்களை விடக்கூடாது?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: சென்னையைத் தொடுகிற பஸ்களைப் பொறுத்தவரை மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. கே.டி.கே. சொன்னார்கள். அதிலும் பாக்கி இருப்பதற்குக் காரணம் வழக்கு என்று சொல்ல விரும்புகிறேன்.

சென்னைக்கு வருகிற பஸ்கள்தான் என்றாலும் 75 மைல்களுக்கு மேலுள்ள வழித்தடங்களைத்தான் நாம் நாட்டுடைமையாக்கப் போவதாக அறிவித்தோம். மதுரை—ராஜபாளையம் 75 மைல் இருக்கிறதா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி: மதுரை ராஜபாளையம் 75 மைல் இல்லை. என்றாலும் பி.ஆர்.ஸி. பஸ்களை அந்த ரூட்டிலேயே விடுவதற்குத் தடை இல்லை. தடங்கல் அரசாங்கத்தில்தான் இருக்கிறது. அதை நீக்கவேண்டுமென்று வற்புறுத்திச் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன்.

பொதுவான கொள்கையாக அமைச்சர் அவர்கள் பேசும்போது 'ஸ்டேட் ஷேல் விதர் அவே'—என்று மார்க்ஸ் சொன்னதாகச் சொன்னார்கள். மார்க்ஸ் சொன்னதாகத் தெரியவில்லை. ஏன்ஜல் சொன்னார். உலகத்தில் இருக்கிற எல்லா நாடுகளிலும்—சோஷலிஸ்டு நாடுகளில் கூட இந்த நிலை இல்லை. பப்ளிக்கில் ஆரம்பித்து—முடிவில் அவை ஸ்டேட் கையில் வரும்—இங்கே ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் என்று ஆரம்பித்து—இப்போது ரிவர்சில் எல்லாம் கார்ப்பரேஷன்களாக ஆக்கப்பட்டிருக்கிறது.

தொழிலாளர்களுக்குப் பங்கு என்பது யூகோஸ்லாவியாவில் ஆரம்பித்து—அந்தத் தொழிலாளர்களே—முதலாளிகளைப்போல பப்ளிக் இண்ட்ரஸ்ட் இன்றி—தங்கள் இண்டரஸ்டோடு செயல்பட ஆரம்பித்து விட்டதையும் கண்டு—அந்த முறையையே கைவிட்டு விட்டார்கள். அரசாங்கத்தின் சொத்து என்பது பொதுமக்களின் சொத்து—இதில்போய் தொழிலாளர்களுக்குப் பங்கு என்று பொதுமக்கள் சொத்துக்கு இவர்களை முதலாளிகளாக ஆக்குவது சரியல்ல. இந்தத் திட்டம் எனக்குப் புரியவில்லை. நாம் என்னவோ ரிவர்சில் போகிறோம்.

1975 ஏப்ரல் 7] [திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி]

ஏற்கனவே டிரான்ஸ்போர்ட் சம்பந்தமாக ஆலோசனைக் குழு இருந்தது. அது எப்படிச் செயல்பட்டது என்பது நமக்குத் தெரியாது. அதைப்பற்றிய ரெவ்யுவே இல்லை.

அதற்குப் பதில் இப்போது நிபுணர் குழு போடப்பட்டிருக்கிறது. நிபுணர் குழு என்று போட்டிருப்பதன் காரணமாக எஃபிஷியன்ஸி அதிகமானால் சந்தோஷப்பட வேண்டியதுதான்.

சட்டமன்ற உறுப்பினர்களைக்கொண்டே கன்சல்டேடிவ் கமிட்டி போடலாம். அதற்காக ஒன்றும் டி.ஏ. கொடுக்கவேண்டியதில்லை. அவர்கள் சொல்லும் ஆலோசனைகளை—அதிகாரிகள் வந்து கேட்பதற்கும் பதில் சொல்வதற்கும்—வருஷத்திற்கு இதுபோல ஒரு தடவைதான் என்பதில்லாமல் 3 மாதத்திற்கு ஒரு முறை என்றால் 3 மாதத்திற்கு ஒரு முறை பரிசீலனை செய்ய வாய்ப்பு ஏற்படும். நான் அதுபற்றி வெட்டுப் பிரேரணையையே கொடுத்திருக்கிறேன். அதையும் கவனிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தாற்போல இன்றைக்கு டிக்கெட் பஞ்சிங்கில்—ராங் பஞ்சிங் என்று எடுக்கப்படுகிற நடவடிக்கை—இப்போதுள்ள நிலையில் அவர்கள் பஞ்சு பண்ணி வருவதற்கே—ஹாட்ஸ் ஆப் டு வொர்க்கர்ஸ் பண்ணவேண்டும். கோவைக்குப் போகவேண்டுமென்றால்—நான்கைந்து டிக்கெட்—எல்லாம் 6 ஆம் நம்பர் என்றால் அதில் சரியாக பஞ்சு பண்ண வேண்டும்—தவறிவிட்டால் ராங்க் பஞ்சு என்று குறைசொல்வதாக வருகிறது. கொஞ்சம் இலகுவான முறையிலே வரக்கூடிய வகையிலே செய்யுங்கள். மறுபடியும் இந்தத் தகராறுகள் வருகின்றன.

ரெயில்வேயில் மதுரை டு மெட்ராஸ் தற்பொழுது கட்டணங்களை உயர்த்திய பிறகு ரூ. 28.50 காசு—டிக்கட், ரிசர்வேஷன், பர்த்—மூன்றிற்கும் சேர்த்து ஒரே டிக்கட்டாகக் கொடுக்கப்படுகிறது. இரயில்வேயிலே, அகில இந்தியாவிலே இருக்கக்கூடிய இரயில்வேயிலே, பண்ண முடியும்போது, இங்கு ஏன் பண்ண முடியாது? மதுரை டு மெட்ராஸ், மதுரை டு கோயம்பத்தூர், மதுரை டு சேலம் என்று ஒவ்வொன்றிற்கும் ஒவ்வொரு டிக்கட் இருக்கட்டுமே. அருமையாக அக்கவுண்ட்ஸ் தெரிந்த ஆபீசர்கள் இருக்கிறார்கள். அவர்களை வைத்து இதைச் செய்வது நன்றாக இருக்கும் என்று நான் கருதுகிறேன்.

அதே மாதிரி, இன்னும் ஒன்று நாங்கள் அதிகமாகப் பார்ப்பது, போர்ட்டர்களுக்கும் பாசஞ்ஜர்களுக்கும் தகராறு ஏற்படுகிறது. நாம் போட்டிருக்கிறோம் ஒரு சாமானை எடுத்து வைக்க 15 பைசா வென்று. உடனே அவர் என்ன செய்கிறார்? சின்ன சாமான்தானே நானே எடுத்துக் கொள்கிறேன், 15 பைசா எதற்கு என்று பாசஞ்ஜர் சொல்கிறார். அல்லது இரண்டுமூன்று சாமான்களை நானே உள்ளேயிருந்து எடுத்துக் கொள்ளும்போது நீ ஏன் 45 பைசா கேட்கிறாய் என்பதுபோன்ற தகராறுகள் வருகின்றன. போர்ட்டர்கள் அனாதைகள்; அவர்களுக்கு வேறு எந்தச் சம்பளமும் கிடையாது. ஆகவே, நான் சொல்வது, மதுரையிலும், கோயம்பத்தூரிலும், சேலத்திலும் அவர்களை ரெகுலரைஸ் செய்து, சர்விஸில் வைத்து, மாதம் ஒன்றுக்கு ரூ. 100 வையுங்கள். அதற்குப் பிறகு 10 பைசா, 15 பைசா என்று வையுங்கள். பத்து பைசா என்று வைப்பதைக்கூட குறைத்து வைக்கலாம். ஆகவே, அதைச் செய்ய வேண்டும்.

ரிசர்வேஷன் சம்பந்தமாக நான் ஆலோசனை கொடுத்திருந்தேன். நாகர்கோவிலிலிருந்து மெட்ராஸுக்கு 551-ம் எண் பஸ் வருகிறது என்று வைத்துக்கொள்வோம். மதுரைக்கு என்று 8 சீட்டுகள் வைத்திருக்கிறார்கள். அவர்கள் 10 நாளைக்கு முன்னால் ரிசர்வ் பண்ணுகிறார்கள், குடும்பத்தோடு ரிசர்வ் பண்ணுகிறார்கள். ஏற்கனவே ரிசர்வ் பண்ணியிருக்கிறார்கள். பத்து நாளைக்கு முன்னாலே ரிசர்வ் பண்ணியும் என்ன நிலைமை ஏற்படுகிறதென்றால் லாஸ்ட் சீட்டிலேதான் குடும்பத்தோடு உட்கார வேண்டியிருக்கிறது. ஒன்பதிலிருந்து 15 வரையிலும் இந்தக் குறிப்பிட்ட ஊரிலே வரக்கூடிய டிக்கட்டுகளுக்குக் கொடுக்கப்படும் என்று நம்பரே போடுங்கள். நம்பர் போடாவிட்டாலும், ஒதுக்கி வையுங்கள். அதுதான் குடும்பத்தோடு பயணம் செய்பவர்களுக்கு உதவிகரமாக இருக்கும். ரெயில்வேயிலே அப்படி செய்கிறார்கள்.

கோயம்புத்தூரிலும், மதுரையிலும் நல்லமுறையிலே என்கொயரி ஆபீஸ் போட்டிருக்கிறார்கள். கார்கோ ஆபீஸ் போட்டிருக்கிறார்கள். அதை எல்லா இடத்திற்கும் கொண்டு வர வேண்டும்.

அடுத்து (மணியடிக்கப்பட்டது) பெல் அடித்து விட்டார்கள். இரண்டு நிமிடத்தில் முடித்துவிடுகிறேன். அடுத்த பெல் அடிப்பதற்குள் முடித்துவிடுகிறேன்.

1975 ஏப்ரல் 7] [திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி]

தொழிலாளிகள் சம்பந்தமாகப் பல கோரிக்கைகளையெல்லாம் கத்தை, கத்தையாக என்னிடம் கொடுத்திருக்கிறார்கள். நான் நேரடியாக, அமைச்சரவர்களிடம் சொல்பவன். ஆகவே, அவற்றை அமைச்சரிடம் கொடுக்கிறேன்.

போன தடவை நாங்கள் கொடுத்ததுபற்றி என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டது என்று கேட்டேன். அதை இங்கே சொல்லவில்லை. இன்றைக்கு ஒரே ஒரு இலாகாவிலேதான் அதைச் செய்கிறார்கள். ஹெல்த் இலாகாவில். பார்லிமென்டிலே செய்கிறார்கள். கொடுத்த விஷயங்கள் பற்றியெல்லாம் என்ன என்ன செய்கிறார்கள் என்று இங்கே வைத்தால், டிபார்ட்மென்ட்டிலும், இவர்கள் மறுபடியும் மறுபடியும் கேள்வி கேட்கிறார்களே, அல்லது வெட்டுப் பிரேரணைகள் எல்லாம் கொடுக்கிறார்களே, என்று அலெர்ட்டாக இருப்பார்கள். அந்த முறையிலே செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மானியத்தில் பல்வேறு நல்ல கருத்துக்களை யெல்லாம் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் வழங்கியிருக்கிறார்கள். இன்னும் பல கருத்துக்களை வழங்குவதற்கு ஆவலோடு இருந்து வாய்ப்பில்லாமல் முடித்திருக்கிறார்கள். இந்தக் குறையைப் போக்குகின்ற வகையில் இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர் கே. டி. கே. தங்கமணி அவர்கள் எடுத்துச் சொன்னதைப்போல் போக்கு-வரத்துக் கழகங்கள் பற்றிய ஆய்வினை நல்லமுறையிலே மேற்கொள்வதற்காகச் சட்டமன்றப் பேரவை—மேலவை உறுப்பினர்கள் கொண்ட ஒரு ஆலோசனைக் குழுவினை அமைப்பதற்கு அரசு பரிசிலித்துக் கொண்டிருக்கிறது என்பதை நான் முதலில் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

முதலாவதாக, அரசு அச்சகத்தை பற்றி எழுப்பப்பட்ட சில பிரச்னைகளுக்கு நான் பதில் சொல்லலாம் என்று கருதுகிறேன். அரசு அச்சகத்தைப் பொறுத்தவரையில் கெசட் திண்டுக்கல்லிலே அச்சடிக்கப்பட்டு சென்னைக்கு வந்தது என்று மாண்புமிகு பொன்னப்ப நாடார் அவர்கள் பேசும்பொழுது எடுத்துச் சொன்னார்கள். அரசாங்க கெசட் நம்முடைய அச்சகத்திலே

தான் அச்சடிக்கப்படுகிறது. ஆனால் டைரக்டர் ஆஃப் லான்ட் ரெஃபார்ம்ஸ்—நிலச் சீர்திருத்த இயக்குநர் அவருடைய நோட்டிஃபிகேஷனைத் தனியார் அச்சகத்திலே அடித்து, அதை நம்முடைய கெசட்டிலே பப்ளிஷ் பண்ணச் சொல்லி அனுப்பியிருக்கிறார்கள். ஆக, அரசாங்க கெசட்டிலே அப்படி செய்யப்படவில்லை. லான்ட் ரெஃபார்ம்ஸ் நோட்டிஃபிகேஷன் மட்டும் என்பதை அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

ஆனால், அதே நரேத்தில் அரசு மேற்கொள்கிற அச்சகப் பணிகள் அனைத்தும் அரசு அச்சகப் பணியிலே செய்து முடிக்கப்பட வேண்டுமென்பதைக் குறிக்கோளாக வைத்து அரசு அச்சகம் செயல்படுகிறது என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். அந்த வகையில் மத்திய அச்சகத்தில் மூன்றுவது ஷிஃப்டும் அதே போல் ஆனைக்கார் எஸ்டேட்ஸ் என்ற புதிய அச்சகமும் 14—4—1975-லேயிருந்து அமுல் படுத்தப்படவிருக்கிறது.

அதோடு மட்டுமல்லாமல், ஐதராபாத்திலே உள்ள அட்மினிஸ்ட்ரேடிவ் ஸ்டாஃப் காலேஜ் — அவர்களுடைய உதவியோடு மானேஜ்மென்ட் பை அப்ஜக்டிவ்ஸ்—குறிக்கோள் வழி செயல்பாட்டு முறைகள்—ஸ்டாஃப் சீர்திருத்த முறைகள் இவைகளை அரசு அச்சகத்தில் செயல்படுத்தப்பட வேண்டுமென்று கடந்த சில மாதங்களாக மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன. இவைகளைத் திறமையாகவே செயல்படுத்தி, மேம்படுத்துவோம் என்று நான் நம்புகிறேன்.

மதுரையைப் பொறுத்தவரையில் உருவாக்கிய அச்சகம் பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் பிறந்த நாளிலிருந்து துவங்கும் என்பதையும் நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். பல மாவட்டத் தலைநகரங்களிலே அச்சகங்கள் அமைக்கப்பட வேண்டுமென்ற திட்டத்தின் அடிப்படையிலே செயல்பட்டு வருகிறோம். ஆகவே, கன்னியாகுமரி மாவட்டம் நிச்சயமாகப் புறக்கணிக்கப்படமாட்டாது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அந்தத் திட்டத்தின் அடிப்படையில்தான் மதுரையிலே அச்சகம் இயங்கவிருக்கிறது.

அதோடு மட்டுமல்லாமல், வேலைத் திறமையை அதிகரிக்க வேண்டுமென்ற அடிப்படையில் நிபுணர்களுடைய ஒத்துழைப்போடு மட்டுமல்லாமல், பல்லாண்டுகாலமாக பணியாற்றுகிற ஊழியர்களுடைய ஒத்துழைப்பும் வேண்டுமென்ற அடிப்படையில், ஆனைக்கார் எஸ்டேட்டில் நிர்வாகிகள், பணியாளர்கள் சேர்ந்த கூட்டுக் குழு ஒன்றை அமைத்திருக்கிறோம். அவர்கள் என்னென்ன செய்யலாம் என்ற ஆலோசனைகளை வழங்கவிருக்கிறார்கள். ஆகவே, அந்த நிலைமைகளுக்குப் பின்னால் நிச்சயமாக அரசு அச்சகத்தில் நாம் எதிர்பார்க்கின்ற நல்ல பலன்கள் கிடைக்கும் என்று நம்புகிறேன்.

ஹோம் டிபார்ட்மென்ட்—டிரான்ஸ்போர்ட் டிபார்ட்மென்ட்டைப் பொறுத்தவரையில் இப்பொழுது பல சீரமைப்புகளை மேற்கொண்டிருப்பது மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுக்குத் தெரியும். இங்கே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் காசிராமன் அவர்கள் பேசும் போழுது இந்தச் சட்டத்தில் ரிஜிஸ்டிரேஷன் ஆனவுடனே வரி கட்ட வேண்டுமென்ற விதியிருக்கிறது. அது மாற்றப்பட வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். அதோடு மட்டுமல்லாமல், ஆட்டோ ரிக்ஷா சம்பந்தமாகச் சட்டம் திருத்தப்பட வேண்டுமென்று கடிதம் எழுதியிருக்கிறார்கள். இங்கேயும் எடுத்துச் சொன்னார்கள். அவைகளெல்லாம் கவனத்தில் கொள்ளப்பட்டு, உரிய நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்படும் என்று நான் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

இந்த இலாகாவினுடைய சிறந்த நிர்வாகத்தின் காரணமாக, 1966—67-ல் நமக்கு மோட்டார் வாகனங்களின் மூலம் கிடைத்தது ரூ. 14 கோடியே 96 இலட்சம். இன்று, மோட்டார் வாகன வரி மூலம் அரசு எதிர்பார்க்கின்ற தொகை ரூ. 37 கோடியே 82 இலட்சமாகும். ஆகவே, இந்த அளவு வரி உயர்வுக்கு நல்ல முறையிலே வரி வசூல் செய்து சிறந்த முறையிலே அவர்கள் பணியாற்றி வந்திருக்கிறார்கள் என்பதையும் நான் இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அதோடு மட்டுமல்லாமல், புதிய வழித்தடங்களை உருவாக்கும் போது வழித் தடங்கள் விஞ்ஞான ரீதியிலே அமைய வேண்டு மென்பதற்காக ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலேயும் இருக்கிற பேருந்துகள் முழுவதும் பயன்படுகின்ற அளவுக்கு, அதே நேரத்தில் எல்லா மக்களுக்கும் எல்லா இடங்களுக்கும் பயன் படுகின்ற வகையில் செயல்படுத்த, அதை கம்ப்யூட்டரைஸ் பண்ணலாம் என்று தீர்மானித்து அந்த வகையில், தஞ்சை மாவட்டத்தைப் பொறுத்தவரையிலே வழித் தடங்கள் விஞ்ஞான ரீதியிலே அமைக்கப்படுகிற பரிசீலனை அரசின் கவனத்திலே இருந்து வருகிறது. இதன் மூலமாக, இருக்கிற பஸ்களைக் கொண்டு பயணிகளுக்கு எவ்வளவு வசதிகள் செய்யலாம் என்று நாம் தீர்மானிக்க முடியும். சான்ருக, ஒரு மாவட்டத்தில் 500 பஸ்கள் இருக்கின்றன. 300 பஸ்களைக் கொண்டு 500 பஸ்கள் ஓடும் போது செய்யக்கூடிய சேவையினைச் செய்கின்ற வாய்ப்பு இருக்கிறது என்று சொல்கிருர்கள். ஆகவே, அதையும் வருகிற ஆண்டிலே செய்வதற்கான ஏற்பாடுகளைச் செய்து வருகிருேம் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

புதிய வழித்தடங்களைப் பொறுத்தவரையில் புதிய தடங்கள் வழங்க, மார்க்குகள் — மதிப்பெண்கள் — ஒவ்வொன்றிற்கும் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே, புதிய வழித்தடங்கள் ஆளுங் கட்சிக்காரர்களுக்கென்ருே அல்லது எதிர்க்கட்சிக்காரர்களுக் கென்ருே அல்லது மற்றக் கட்சிக்காரர்களுக்கென்ருே போகிறது என்று சொல்லிவிட முடியாது, சமுதாயத்திலே எல்லாக் கட்சிக் காரர்களும்தான் இருக்கிருர்கள், யாருக்காவது கொடுத்துத்தான் ஆகவேண்டும்

திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார் : மார்க் அடிப்படையிலே கொடுக்கக்கூடாது என்று உயர்நீதி மன்றத்திலே ஒரு வழக்கிலே அதை ஸ்ட்ரைக் டவுன் செய்திருக்கிருர்களே அப்படியிருக்கிற போது திரும்பவும் மார்க் சிஸ்டத்தை கடைப்பிடிப்பது நியாயமா ?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : திரும்பவும் மார்க் சிஸ்டம் போடப்படுகிறது, அப்படிப் போடுகிறபோது போக்கு வரத்துக் கழகங்களுக்குக் கூடுதல் மார்க் கிடைக்கிறது. இந்த

வகையிலே போடப்பட்ட வழக்கு கோர்ட்டிலே இருப்பதால் இதற்கு மேல் விளக்கம் சொல்வதற்கில்லை, புதிய வழித் தடங்கள் தருகிறபோது மார்க் சிஸ்டத்தின் அடிப்படையிலேதான் தரப் படுகின்றன.

டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே: மார்க் சிஸ்டத்தின் அடிப் படையிலே கொடுக்கப்படுகிறது என்று சொன்னால் கோர்ட்டிலே இந்த மார்க் சிஸ்டத்திலே தவறு செய்கிறார்கள் என்று தீர்ப்புக் கொடுத்திருக்கிறார்கள், கோர்ட்டிலே இருக்கிறதைப் பற்றிப் பேசக் கூடாது என்று சொன்னார்கள், ஏற்கனவே அப்படித் தீர்ப்புக் கொடுத்திருக்கிறார்கள், அதைப்பற்றிப் பேசலாம், ஆகவே அதைப் பற்றிச் சொல்ல வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: பொதுவாக எந்தத் தவறும் நடப்பதற்கு வழியில்லை. இப்போது குறைபட்டுக் கொள்கிற உறுப்பினர்களுக்கு, நியாயமான வக்கீல்கள் இருக்கிற வரையில் அவற்றை வற்புறுத்தத் தவறமாட்டார்கள் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

நாட்டுடமையாகக்கப்பட்ட போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பொறுத்தவரையில் நல்ல பல ஆலோசனைகளை இங்கே எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். நான் அவ்வளவு கருத்துக்களுக்கும் பதில் சொல்வது என்றால் அது முடியாத காரியம். ஆகவே எவையெவற்றிற்குப் பதில் சொல்ல இயலவில்லையோ அவைகள் எல்லாம் கவனத்தில் கொள்ளப்பட்டு இலாகா உரிய நடவடிக்கை எடுக்கும் என்ற உறுதியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பொறுத்தவரையில் எல்லோரும் பேசியது லாப நஷ்டக் கணக்குபற்றி நான் ஒரு அடிப்படையை முதலில் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். ஒரு பஸ்ஸுக்கு இவ்வளவு தான் லாபம் வருவதா என்று குறைபட்டுக் கொண்டார்கள். ஆனால் மாநில அரசு நடத்துகின்ற துறைகளுக்கும் தனியார்கள் நடத்துகின்ற துறைகளுக்கும் மத்திய அரசாங்கத்தைப் பொறுத்தவரையில் வித்தியாசம் கிடையாது. இப்போது பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே 10 கோடி ரூபாய் லாபம் வருகிறது என்று வைத்துக் கொள்ளுங்கள். அதே 10 கோடி

ரூபாய் தனியார் துறையிலே லாபம் வந்தால் அதிலே 5½ கோடி ரூபாய் அளவிற்கு வரி கட்டவேண்டும். அதே நேரத்திலே மாநில அரசு நடத்தினாலும் 10 கோடி ரூபாய் லாபம் வந்தால் 5½ கோடி ரூபாய் வரி கட்டவேண்டும். டிவிஸிபிள் பூலில் மாநிலங்கள் அதிலிருந்து பெற்றுக் கொள்கின்ற முறையில் கார்ப்பரேஷன் டாக்ஸஸ் சேர்ந்துவிடுமானால் கவலையில்லை, இதைப் பற்றி நாம் மத்திய அரசிடம் பல்வேறு முறைகளிலே வற்புறுத்தி வருகிறோம். ஆனால் கம்பெனி வரி டிவிஸிபிள் பூலில் சேருவதில்லை.

அது மட்டுமல்ல, தனியார்கள் எத்தனையோ முறைகளில் கணக்கு வைத்துக் கொள்கிறார்கள், அப்படி மாநில அரசுகள் வைத்துக்கொள்ள முடியாது. மாநில அரசுகள் வெறும் லாபத்தைக் காட்டுகின்ற வகையிலே வருமானத்தைப் பெருக்குவதில்லை. மாநில அரசு வருவாயைப் பெருக்குவதற்கு பல வழிகள் இருக்கின்றன—போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பொறுத்த வரையில்—முதலாவதாக வரியின் மூலமாக வருமானத்தைப் பெருக்கிக் கொள்ளலாம்.

இரண்டாவதாக அரசாங்கம் கார்ப்பரேஷனுக்குக் கொடுக்கிற கடன்களுக்குக் கிடைக்கிற வட்டியின் மூலமாக வருமானத்தைப் பெருக்கிக் கொள்ளலாம்.

மூன்றாவதாக டிவிடண்ட் என்ற முறையின் மூலமாக வருமானத்தைப் பெருக்கிக் கொள்ளலாம்.

நான்காவதாக அன்எக்னாமிக் ரூட்ஸ் என்று வருகிறபோது அந்த இடங்களில் வழித்தடங்களைப் போடுங்கள் என்று சொல்வதன் மூலம் அந்தச் செலவைச் சரிக்கட்டலாம்.

எப்படி போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இயங்குகின்றன என்று உண்மையாகப் பார்க்க வேண்டுமானால் அரசுக்கு 4 ஆயிரத்து சொச்சம் பஸ்களின் மூலமாக வரியின் மூலமாக 9 கோடியே 41 லட்சம் ரூபாயும், வட்டியின் மூலமாக 102 லட்சம் ரூபாயும், பங்குத் தொகையின் மூலமாக 3½ லட்சம் ரூபாயும் லாபம் என்ற முறையில் 97 லட்சம் ரூபாயும் ஆக மொத்தம் 11 கோடியே 43 லட்சம் ரூபாய், வரியின் மூலமும், வட்டியின் மூலமும், பங்குத்

1975 ஏப்ரல் 7] [திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

தொகையின் மூலமும், லாபத்தின் மூலமும் வருகிறது. இதிலே நான் வைப்பு நிதியைச் சேர்க்கவில்லை, அன்எக்ஸுமிக் ரூட்ஸ் என்ற வகையில் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு செலவிட்ட 3.16 கோடி ரூபாயையும் அவற்றோடு சேர்த்தால் ஏறத்தாழ 15.19 கோடி ரூபாய் என்று கணக்கு ஆகும். ஆகவே மோட்டார் வாகன வரியின் மூலமாக இந்த அளவிற்கு நாம் வருமானத்தைப் பெற வேண்டியவர்களாக இருக்கிறோம். நாம் 15 கோடி ரூபாய் லாபம் என்று காட்டினால் அதிலே 7, 8 கோடி ரூபாய் அங்கே போகும். மாநில அரசு நடத்துகின்ற நிறுவனங்கள் தங்கள் திறமையை வளர்த்துக் கொள்ள வேண்டுமென்ற வகையிலேதான் போக்குவரத்து அமைச்சர் மாநாட்டில் கூட மாநில அரசுகள் நடத்துகின்ற நிறுவனங்களுக்கு போக்குவரத்து நிறுவனங் களுக்கு மத்திய அரசு இன்கம் டாக்ஸ் விதிவிலக்கு அளிக்க வேண்டுமென்று கேட்டு இருக்கிறோம்.

It must be exempt by notification.
இங்கே இருக்கிறவர்களும் மக்கள்தான், இந்தியாவிலே இருக்கிற வர்களும் மக்கள்தான் இந்த வருவாய் வந்தால் நல்லமுறையிலே வழிவகை ஏற்படும். மத்திய அரசாங்கம் ஏற்றுக் கொள்ளவில்லை, அவர்கள் இதை ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே கேட்டுக் கொள்கிறேன். . .

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: மத்திய அரசுக்கு கார்ப்பரேஷன் டாக்ஸ் போகக்கூடாது என்ற முறையிலே ஸ்டேட் வரியை உயர்த்தியிருக்கிறீர்கள், பாராட்ட வேண்டியதுதான், ஆனால் அதையே தனியார்களுக்குப் போட்டால் அவர்கள் என்னவது? அவர் ஒரு ஐடியாவிலே போடுகிறார் வரி. ஒன்று எல்லாவற்றையும் தேசியமயமாக்க வேண்டும் அல்லது நியாய மான வரியைப் போடவேண்டும். அது இல்லாமல் இப்படி கான்பிஸ்கேட்டரி முறையின் மூலமாக, மத்திய அரசாங்கத்தை ஏமாற்ற வேண்டுமென்பதற்காக, தனியார்களுக்கும் வரியைப் போட வேண்டுமென்று சொன்னால் என்ன நியாயம்?

திரு. நா. காசிராமன்: அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள், மோட்டார் வாகன வரியின் மூலமாக 9 கோடி ரூபாய் லாபம் வருகிறது என்று எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று

[திரு. நா. காசிராமன்] [1975 ஏப்ரல் 7

சொன்னார்கள், இன்கம் டாக்ஸ்க்கு போகக்கூடாது என்பதற்காக அப்படிச் செய்கிறார்கள் அது பாராட்டக்கூடிய ஒன்று. தேசிய மயத்தை நான் எதிர்ப்பவன் அல்ல. இதே நான்கு ஆயிரத்து சொச்சம் பஸ்கள் தனியார்களிடத்தில் இருந்தால் 9 கோடி ரூபாய் வரி உங்களுக்கு வரத்தானே செய்யும். ஆகவே 9 கோடி தனியாக உங்களுக்கு லாபம் வரவில்லை.

டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே : அமைச்சர் அவர்கள் இங்கே ஒரு தகவலைக் கூறிவிடுகிறார்கள். பிறகு நாங்கள் வெளியே பார்க்கிறபோது அது வேறு மாதிரியாக இருக்கிறது. சென்ற ஆண்டு 45 லட்சம் முதலீடு என்றும் 45 லட்சம் லாபம் என்றும் சேரன் டிரான்ஸ்போர்டிலே வருகிறது என்றும் சொன்னார்கள், கணக்குப் பார்த்தால் அதிலே டெப்ரிஷியேஷன் என்ற முறையிலே 39 லட்சம் போய்விடுகிறது, உண்மையான லாபம் 6 லட்சம்தான். ஆகவே தகவல் கொடுக்கிறபோது எல்லா விவரங்களையும் ஒட்டு மொத்தமாகச் சொன்னால் நன்றாக இருக்கும். சென்ற ஆண்டு செய்த மாதிரி தவறான தகவலைக் கொடுக்கக் கூடாது.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு டாக்டர் ஹாண்டே அவர்கள் இந்தப் 'பாரா'-வைப் படித்தால் போது மென்று நினைக்கிறேன்.

Out of the net profit of Rs. 45.21 lakhs, a sum of Rs. 11 lakhs is set apart for special performance bonus; a sum of Rs. 25 lakhs is set apart for pension scheme and a sum of Rs. 3 lakhs is set apart for the fuel economy measures. After deducting all these the final profit before income-tax is Rs. 6.21 lakhs.

DR. H. V. HANDE : Sir, I would like to know from the Hon. Minister one thing. If he has really earned profit of Rs. 45 lakhs, what is the corporate tax he has paid? I want him to tell the House the exact facts. Either he has paid corporate tax or not. I know definitely he has not paid. Therefore, there is no meaning in saying that there is a profit. Thus, the efficiency of the Organisation comes into question. It is all in the dark.

1975 ஏப்ரல் 7]

திரு. என். கே. பழனிசாமி: ஒரு வண்டிக்குக் கூட இன்ஷ்யூரன்ஸ் கட்டவில்லை. அதைக் கழித்து எவ்வளவு லாபம் வரும்? ஆக்ஸிடெண்ட்கள் வந்தால் தொழிலாளர்களுக்கு பாதுகாப்பு இல்லாமல் இருக்கிறது, ஆகவே இன்ஷ்யூரன்ஸ் கட்டாமல் இருப்பதற்கு என்ன காரணம்?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: அரசாங்கத்தைப் பொறுத்தவரையில் போக்குவரத்துத் துறையின் இன்ஷ்யூரன்ஸை நாமே வைத்துக் கொண்டிருக்கிறோம், இன்ஷ்யூரன்ஸ் பண்ட் வைத்து கொண்டிருக்கிறோம், ஆகவே இன்ஷ்யூரன்ஸ் கட்டவில்லை என்பது சரியல்ல. திரு. காசிராமன் அவர்கள் சொன்னார்கள், தனியார் துறையாக இருந்தாலும் இந்த வரி வரும் இல்லையா என்று கேட்டார்கள். இவ்வளவு வரி விதிக்கலாம் என்று இதை எடுத்து நடத்திய பிறகுதான் நமக்குத் தெரிகிறது. இதற்கு முன்னாலே எல்லாம் எங்களுக்கு நஷ்டத்தில் ஓடிக் கொண்டிருக்கிறது, ஓடிக்கொண்டு இருக்கிறது என்றே சொன்னார்கள், இதை எடுத்து நடத்திய பிறகுதான், ஒரு சீட்டுக்கு 180 ரூபாய் வரி விதிக்கிற அளவிற்கு நிலைமை இருக்கிறது என்பது தெரியவந்து இருக்கிறது. ஆகவே, டாக்ஸ் பொடென்ஷியல் நமக்குத் தெரிந்திருக்கிறது என்பதை அவர்களுக்கும் எடுத்துக் காட்ட விரும்புகிறேன். இதிலேயுள்ள கஷ்டங்களெல்லாம். . .

(பிற்பகல் 2-00)

DR. H. V. HANDE: He has not answered my question. I am putting him in a particular corner.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: ஒவ்வொன்றுக்கும் விடையை எதிர்பார்த்துக் கொண்டிருக்க முடியாது

டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே: பேச வேண்டாமென்று சொன்னால் நான் பேசவில்லை, எனக்கு வேலையிருக்கிறது. நான் பின்-பாயிண்ட் செய்து கேட்கிறேன், அதை வேண்டாமென்று சொன்னால் விட்டுவிடுகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நீங்கள் சாயந்தரம்வரையில் உட்கார்ந்து பேசுங்கள். ஆனால் ஒவ்வொரு உறுப்பினரும் அமைச்சர் விடையளிக்க வேண்டுமென்று எதிர்பார்க்க முடியாது.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் ஹாண்டே அவர்கள் தெளிவான பதில் தேவை என்று சொன்னார்கள். நான் உறுப்பினர்களைப் பணிவன்புடன் கேட்டுக்கொள்வது, இலாபத்தில் நடக்கிறது என்பதோடு திருப்தியடைய வேண்டுமே தவிர, எவ்வளவு இலாபத்தில் நடக்கிறது என்ற ஆராய்ச்சிக்குப் போகாமல் இருப்பதுதான் நல்லது என்பதைப் பணிவன்போடு தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே: போன வருஷம் கொடுத்த ஃபிகர் ராங் என்று ஒத்துக் கொள்கிறீர்களா? 45 இலட்சம் ரூபாய் என்பது உண்மை என்றால், கார்ப்பரேஷன் டாக்ஸ் எவ்வளவு கொடுத்தீர்கள்?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: 45 இலட்சம் இலாபம் என்றால், மாண்புமிகு உறுப்பினர் ஹாண்டே அவர்கள் இதை நடத்தியிருந்தால் கிட்டத்தட்ட 20, 25 இலட்சம் ரூபாயை வரியாகக் கட்டியிருக்க வேண்டும். ஆனால் நாங்கள் நடத்துவதால் இன்கம்டாக்ஸ் கட்டுவதில் விதிவிலக்கு இருக்கிறது. எது எதற்கு என்று இருக்கிறது. தொழிலாளர்களுக்குச் செலவு செய்தால் விதிவிலக்கு இருக்கிறது, ஆகவே, தொழிலாளர்களுக்கு பர்ஃபாமன்ஸ் போனஸ் 11 இலட்சம் ரூபாய் என்று கணக்கு எழுது, தொழிலாளர்களுக்கு பென்ஷன் திட்டம் 25 இலட்சம் ரூபாய் என்று கணக்கு எழுது. ஆகவே, தொழிலாளர்களுக்குத் தந்தால் வருமான வரியில், நிகர லாபத்தில் விலக்கியிருக்கிறது. ஆராய்ச்சிக்கு விதிவிலக்கு இருக்கிறது. ரிசர்ச் அண்ட் டெவலெப்மெண்ட்-க்கு எக்செம்ஷன் இருக்கிறது. அந்த வகையிலே 3 இலட்சம் ரூபாய் ஃப்யூல் எகானமி மெஷர்ஸ்க்காக லேட் டிசைன் பண்ணக் கொடுப்பார்கள். அதற்கான செலவுகள். இது தான் இதிலுள்ள உண்மை. ஆகவே, 45 இலட்சம் ரூபாய் நிகர இலாபம் என்று சொல்லி கார்ப்பரேஷன் டாக்ஸ் என்று 20, 25 இலட்சம் ரூபாய் கட்டி, மீதி 20 இலட்சம் ரூபாயை வைத்திருக்கலாம். இதனால் 36 இலட்சம் ரூபாய் தொழிலாளர்களுக்குக் கொடுத்திருக்கிறோம், 3 இலட்சம் ரூபாய் இந்த நிறுவனம், இந்தத் துறை வளர வேண்டுமென்று செலவு செய்து 39 இலட்சம் ரூபாய் போக மீதி 6.21 இலட்சம் ரூபாய்க்கு கார்ப்பரேஷன் டாக்ஸ் கட்டப்பட்டிருக்கிறது.

1975 ஏப்ரல் 7]

டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே: தெளிவாகச் சொல்கிறேன், தொழிலாளர்களுக்குக் கொடுக்க வேண்டுமென்பதிலே கருத்து வேறுபாடு இல்லை. நான் சொல்வதெல்லாம் 6 இலட்சம் ரூபாய் தொழிலாளர்களுக்குக் கொடுத்த பிறகு வந்த முழு ஃபிகர் அல்ல, அன்றைய தினமே தொழிலாளர்களுக்குக் கொடுத்துச் சொல்லி யிருக்கலாம். The information was with held from the House. இதைத்தான் சொல்கிறேன். தொழிலாளர்களுக்குக் கொடுக்க வேண்டும், போனஸ் கொடுக்க வேண்டுமென்பதை ஒத்துக் கொள்கிறோம். Information was with held. டெப்ரியேஷன் டெப்ரியேஷன் காட்டாமல் இருப்பதால் வந்த ஃபிகரே தவிர தொழிலாளர்களுக்குக் கொடுக்கக்கூடாது என்று சொல்லவில்லை, அதைத்தான் வெளியிலே மேடைகளிலேயும் சொல்கிறோம், இங்கேயும் சொல்கிறோம். ஆனால் டெப்ரிசியேஷனைச் சொல்ல வில்லை.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: 45.21 இலட்சம் என்பது நெட் ஃப்ராஃபிட். கிராஸ் பிராபிட்டிலிருந்து டெப்ரி சியேஷன் போக வருவது நெட் ஃபிராஃபிட். இருக்கின்ற கஷ்டங்களையெல்லாம் தெளிவாக எடுத்துச் சொல்ல வேண்டிய நிலைமையும் இல்லை, அதற்குப் போதிய திறமையும் இல்லை என்ற வருத்தத்தைத் தவிர வேறு அல்ல. உண்மையான டெப்ரிசி யேஷன் போக நிகர இலாபம்தான் 45.21 இலட்சம்.

அதுமட்டுமல்லாமல், இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இன்றைக்கு வேலைவாய்ப்பு என்ற அடிப்படையில் 1971 ஆம் ஆண்டு 19,187 பேர் இந்தப் போக்குவரத்துத் துறையில் பணியாற்றிக் கொண்டிருந்தார்கள். ஆனால் இன்றைக்கு 38,083 பேர் போக்கு வரத்துக் கழகங்களில் பணியாற்றுகிறார்கள். இதிலே பல்வேறு தனியார் நிறுவனங்களிலே பணியாற்றியவர்கள் 25,958 பேர். 13,125 பேருக்கு நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டதால் வேலைவாய்ப்பு அளிக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் வேலைவாய்ப்பு என்ற மிகப் பெரிய பிரச்னையில் இது குறைவுதான் என்றாலும்கூட இது குறிப் பிடத்தக்க சதவிகிதம் என்பதை மட்டும் மறந்து விடுவதற்கில்லை.

இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் தென்னார்க்காடு மாவட்டத்திற்கே தருகிறார்கள் என்று சொன்னார்கள். இது உண்மையாக இருந்தால், 13,000 பேர்களும் தென்னார்க்காடு

மாவட்டமாக இருந்தால் எங்கேயோ போயிருக்கும். ஆனால் நிலைமை என்னவென்றால் இன்னும் தொகுதியிலேயே நாங்கள் கஷ்டப்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறோம். வேலைவாய்ப்பு அலுவலகத்தின் மூலமாக மேற்கொள்ளப்பட வேண்டிய நிலைமையிருக்கிறது. பல்வேறு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஆங்காங்கு பணியாற்றுவதால் 13,125 பேர்களுக்கு வேலைவாய்ப்புத் தரும் வாய்ப்பு கிடைத்திருக்கிறது.

அதுமட்டுமல்லாமல் அண்மையிலே ஒரு அரசு உத்தரவு தரப் பட்டிருக்கிறது. என்னவென்றால், ஒவ்வொரு நிறுவனத்திலேயும் 18 சதவிகிதம் தாழ்த்தப்பட்ட மக்கள் கட்டாயமாகப் பணியில் அமர்த்தப்பட வேண்டுமென்று குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. பல தனியார் கம்பெனிகளை எடுத்துப் பார்த்தபிறகு ஒன்றிரண்டுகூட தாழ்த்தப்பட்ட மக்கள் இல்லை. ஆகவே, விசேஷ உத்தரவின் மூலமாக தாழ்த்தப்பட்ட மக்கள் 18 சதவிகிதம் வருகின்ற வரையில் அவர்கள் எந்த அளவிற்கு இருக்கிறார்களோ அத்தனை பேரும் எடுத்துக்கொள்ளப்பட வேண்டுமென்று உத்தரவு பிறப் பித்திருக்கிறது.

அதுமட்டுமல்லாமல் உடல் ஊனமுற்றோர் என்று 111 பேர் களுக்கு வேலை வாய்ப்பு அளிக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதை இந்த நேரத்தில் எடுத்துக் காட்டி இதெல்லாம் சமுதாய நன்மைகள் என்பதையும் எடுத்துச் சொல்ல நான் விரும்புகிறேன்.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ் : பாயின்ட் ஆஃப் ஆர்டர். தலைவரவர்களே, சென்னை நகரத்திலே பல்லவா கார்ப்பரேஷனில் இப்பொழுது கன்னியாகுமரி ஜில்லாவிலிருந்து வருபவர்களுக்கு கொடுக்கப் படவில்லை. மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் சொல்வதைப்போல வேலைதேடித் தரும் நிறுவனத்தின் மூலம் அத்தனைபேருக்கும் கொடுக்கப்படுவதாகக் கூறினார்கள். உள்ளபடியே சொல்கிறேன், கன்னியாகுமரி ஜில்லாவிலுள்ளவர்களுக்குக் கொடுக்கக் கூடாது என்று அரசாங்கம் ஏதாவது சர்க்குலர் அனுப்பியிருக்கிறதா? ஏன் அந்த அதிகாரிகள் இந்த முறையைக் கையாளுகிறார்கள் என்பதை விளக்க வேண்டும்.

1975 ஏப்ரல் 7]

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: தலைவரவர்களே, அப்படியொரு அறிக்கையை அரசாங்கம் அனுப்பவில்லை.

பயணிகள் நலன் என்ற வகையில் பேருந்து குடை, பேருந்து நிலையம் ஆங்காங்கு அமைப்பது. சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம் கும்பகோணத்தில் ஒரு கண் மருத்துவமனைகூட தன்னுடைய இலாபத்திலிருந்து கட்ட தொகை ஒதுக்கி யிருக்கிறது. இதுபோன்ற சமுதாய நலக் காரியங்களைப் போக்குவரத்துக் கழகம் செய்யும் நிலைமையிருக்கிறது. ஏன் இதைக் குறிப்பிடுகிறேன் என்றால் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் என்று சொல்கிறபொழுது அவைகளின் ஒட்டுமொத்தமான பணிகளைப் பார்த்து நாம் அதற்கு ஆதரவு தர வேண்டுமென்ற வகையிலே எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி அவர்கள் இங்கே 'ஸ்டேட்ஸ் விதர் எவே' என்பது பற்றிச் சொன்னார்கள், அப்படிக் கூறியவர் ஏஞ்சல் என்று கூறினார்கள். அவர்கள் கம்யூனிஸ்ட் என்று நான் கருதுகிறேன். ஆனாலும் அதிலே நாம் கொண்டுள்ள கருத்து என்னவென்றால், தொழில்களை நடத்த இன்றைக்கிருக்கும் அரசியலமைப்பில் தொழில்களை நடத்துவதற்கேற்ற வாய்ப்பு தனி நிறுவனங் களுக்குக் கிடைக்கும் அளவிற்கு அரசாங்கத் துறையாக இருக்கும்பொழுது—இன்னும் சொல்லப்போனால் அவர்கள் சொல்வதைப்போல, நல்ல வார்த்தையைக் கூட நம்முடைய திரு. காசிராமன் அவர்கள் சொன்னார்கள், ரெட் டேப் என்று— அந்த ரெட் டேப்பில் சிக்காமல் அந்தத் தொழிலை நடத்த வாய்ப்பு வேண்டுமென்ற முறையிலே இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அமைக்கப்பட்டிருக்கின்றன.

இதிலே மேனேஜபிள் சைஸ் என்று பார்த்தால், நிபுணர் குழு கொடுத்த பரிந்துரைகூட சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்குத் தரப் பட்டிருக்கிறது. அவர்கள் சொல்லியிருப்பது, 300 பேருந்துகளுக்கு மேல் ஒரு நிறுவனம் இயங்கினால் நிர்வாகத் திறமை அதிகம் ஆகாது என்று மறைந்த திரு. டி. எஸ். கிருஷ்ணா அவர்கள், திரு. மகாலிங்கம் அவர்கள், திரு. வரதராஜன் அவர்கள் போன்ற வர்கள் கூறியிருக்கிறார்கள். 10,000 பஸ்கள் தமிழ்நாட்டில்

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்] [1975 ஏப்ரல் 7

இருக்கின்றன. அவைகள் தேசியமயமாக்கப்படும்பொழுது ஒவ்வொன்றுக்கும் 300, 300 என்ற வகையில் கம்பெனிகளை அமைத்தல் முடியாது. ஆகவே, ஏழாகப் பிரித்து, இரண்டு மாவட்டங்களுக்கு ஒன்று என்ற வகையில் ஒவ்வொரு போக்கு வரத்துக் கழகத்திற்கும் 1,500 பஸ்கள் என்று வரும் வகையில் இதைத் திட்டமிட்டிருக்கிறோம். 1,500 பஸ்கள் என்று வரும் பொழுது 3 நிர்வாக இயக்குநர்கள், ஒவ்வொரு நிர்வாக இயக்கு நருக்கும் 500 பஸ்கள், ஒவ்வொரு போர்டுக்கும் 3 மேனேஜிங் டைரக்டர்கள் போடலாம் என்று வழக்கறிஞர்கள் ஆலோசனை தந்திருக்கிறார்கள். அந்த அடிப்படையில் 3 மேனேஜிங் டைரக்டர்கள் போட்டு, 500 பஸ்களுக்கு ஒரு நிறுவனம் என்ற வகையில் பணிகள் அமைந்தால் எல்லாப் பேருந்துகளும் தேசிய மயமாக்கப்படும் நேரத்தில் தொந்தரவு இல்லாமலும் திறமை யாகவும் நடக்க மிகுந்த துணை செய்யும் என்பதால் இது சொல்லப் பட்டிருக்கிறது. மற்ற மாநிலங்களிலேயிருப்பவர்கள் பாராட்டு கிறார்கள். ஆனால் இந்திய கம்யூனிஸ்ட் கட்சியில் ஏற்றுக் கொள்ள வில்லை என்று குறிப்பிட்டார்கள். நீண்ட நாட்களாக அப்படிக் குறிப்பிட்டுக் கொண்டு வருகிறார்கள். ஆனால் கர்நாடக மாநிலத்தில் இந்திய கம்யூனிஸ்ட் கட்சியைச் சேர்ந்தவர் கர்நாடக சட்டசபையிலேயே இத்தகைய பல்வேறு போக்கு வரத்துக் கழகங்கள் தமிழ்நாட்டிலே அமைக்கப்பெற்று இருக் கிறது என்று பாராட்டி, கர்நாடக மாநில அரசை இடித்துக் கூறி, அப்படி ஏன் நீங்கள் செய்யக்கூடாது என்று கேட் டிருக்கிறார்கள்.

அவரும் இந்திய கம்யூனிஸ்டு கட்சி உறுப்பினர்தான் என்று நான் கருதுகிறேன். மாண்புமிகு கே. டி. கே. அவர்கள் நிச்சய மாக மறுக்க மாட்டார்கள் என்பதிலே அசைக்க முடியாத நம்பிக்கை இருக்கிறது. ஆனால் நிர்வாகத்தை நடத்துகிறவர்கள் சொல்லுவார்கள் It is a manageable size.

என்று சொல்லுவார்கள். அந்த அடிப்படையில்தான் நாம் கார்ப் பரேஷன்களை உருவாக்கியிருக்கிறோம். அது இன்றைக்கு எல்லா மாநிலங்களுடைய கவனத்தையும் கவர்ந்திருக்கிறது என்று தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

TRUTH ALONE TRIUMPHS

பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் ஏன் இவ்வளவு நஷ்டம் ஆகிக் கொண்டிருக்கிறது என்று கேட்டார்கள். பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் பொதுவாக இந்த அளவுக்கு ஓடுவதே வரவேற்கக்கூடிய ஒன்றுகத்தான் இருக்கவேண்டும். மாநகரங்களில் ஓடுகின்ற பேருந்துகள் நட்டம் தருகின்றன. இதிலே லாபம் நட்டம் என்ற கணக்கு வைத்துப் பார்ப்போமானுல் நாம் எவ்வளவோ மேல் என்று சொல்லும் அளவுக்கு மற்ற நகரங்களில் நடந்து கொண்டிருக்கின்றன. மகாராஷ்டிர ரோட் டிரான்ஸ் போர்ட் கார்ப்பரேஷன் 11 கோடி ரூபாய் நஷ்டம் வரும் என்று எதிர்பார்க்கிறுர்கள்.

அண்மையில் இருக்கும் கேரளா ரோட் டிரான்ஸ்போர்ட்டைப் பற்றி நான் சொல்லுவது சரியாக இருக்காது. ஆனுலும் கேரள முதலமைச்சர் அவர்கள் இப்போது போய்க் கொண்டிருக்கும் நிலையில் அதனுடைய காபிடல்—அதனுடைய முதலீடே திவாலாகி விடும் என்று சொல்லியிருக்கிறுர்கள். நேற்று முன்தினம் மாண்புமிகு கோவிந்தன் நாயர் அவர்கள் என்னைச் சந்தித்தார்கள். அவர்களும் சொன்னுர்கள் 'இந்த வருஷம் ஒன்றும் தேருது' என்று சொன்னுர்கள். ஏன் இதையெல்லாம் குறிப்பிடுகிறேன் என்றுல் போக்குவரத்துக் கழகங்களை லாபமாக நடத்துவதில் எவ்வளவு கஷ்டங்கள் இருக்கின்றன என்பதை உணர்ந்து கொள்ளவேண்டுமென்பதற்காகத்தான். சாதாரணமாக இயங்கக்கூடிய போக்குவரத்துக் கழகங்களே இவ்வளவு நஷ்டத்தில் ஓடுகிறபோது பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் நஷ்டத்திற்கு ஓடுகிறது என்பதைப் பார்க்கும்போது அது மற்ற மாநிலங்களைக் காட்டிலும் அவ்வளவு அதிகம் அல்ல.

அதோடு மட்டுமல்ல; பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் மூன்று கோடி ரூபாய் மத்திய சர்க்காரிடத்தில் இருந்து பெற்றிருக்கிறது. அதைக் கொண்டு பேருந்துகள் வாங்கியிருக்கிறேம். அந்தப் பேருந்துகளுக்கு ஃபுல் டிப்ரிசியேஷன்—மாண்புமிகு டாக்டர் ஹாண்டே அவர்கள் அதைத்தான் திரும்பத் திரும்பக் கேட்டார்கள்—இந்த ஆண்டு கொடுத்திருக்கிறேம். ஆகவே, இந்த ஆண்டு நஷ்டக் கணக்கு காட்டுகிறது. அடுத்த ஆண்டு லாபம் வரும்போது கியுமுலேட்டிவ் லாஸைக் கழிக்கலாம். டிப்ரிசியேஷனைக் குறைத்து கொஞ்சம் ப்ரொப்போர்ஷனேட்டாகக்

காட்டி லாபத்தில் நடக்கிறது என்று சொல்லலாம். ஆனால் அது நன்மையாகாது. ஃபுல் டிப்ரிசியேஷன் கொடுக்கும்போது நட்டத்தில் ஓடுவது போல் தெரியும்.

அதே நேரத்தில் மாநகரங்களிலே நெரிசலை முழுமையாகத் தவிர்க்க பேருந்துகளை அதிகப்படுத்த வேண்டும். பேருந்துகளை அதிகப்படுத்தவும், நெரிசலைத் தவிர்க்கவும் மத்திய சர்க்கார் ஒரு குழுவை நியமித்து அவர்கள் என்ன செய்யவேண்டுமென்று பரிந்துரைத்தார்கள். அந்தக் குழுவின் பரிந்துரைகள் மத்திய சர்க்காரால் ஏற்றுக் கொள்ளப்படவில்லை. எல்லா மாநிலங்களைப் பொறுத்து அந்தப் பரிந்துரைகளை ஏற்றுக் கொள்ளாமல் டில்லியில் நடைபெற்று வந்த போக்குவரத்தை மட்டும் மத்திய சர்க்காரே ஏற்றுக் கொண்டார்கள். கல்கத்தா, பம்பாய், சென்னை ஆகிய மூன்றையும் விட்டு விட்டார்கள். அதனாலே நாம் சென்ற ஆண்டு வற்புறுத்தியதன் விளைவாக நமக்கு மத்திய சர்க்காரிடமிருந்து மூன்று கோடி ரூபாய் கிடைத்தது. இந்த நான்கு நகரங்களை ஒன்றாக வைத்து டீசல் போன்ற பொருள்களுக்காக விதிக்கப்படுகிற எக்ஸைஸ் வரி போன்றவற்றிலிருந்து விலக்கு அளிக்க வேண்டும்; மத்திய சர்க்கார் இந்த நான்கு நகரங்களில் இருக்கும் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கும் தருகிற கடனை வட்டியில்லாக் கடனாகத் தரவேண்டும்; மாநில அரசும், மத்திய அரசும் விதிக்கும் வரிகளிலிருந்து விலக்கு அளிக்கலாம்; இப்படி எல்லாம் செய்தால்தான் மாநகரப் பேருந்துகளை லாபத்தில் நடத்த முடியும் என்று குழுவில் சொல்லியிருக்கிறார்கள். நாமும் திரும்பத் திரும்ப வற்புறுத்தி வருகிறோம்.

இங்கிலாந்து நாட்டிலும் லண்டன் நகரப் போக்குவரத்தில் நஷ்டந்தான். ஜப்பானிலும் டோக்கியோ நகரப் போக்குவரத்து நஷ்டந்தான். இங்கிலாந்து நாட்டில் என்ன செய்கிறார்கள். ஒரு பஸ் நகரப் போக்குவரத்துக்காக வாங்கும்போது பாதித் தொகையை அங்குள்ள பெரிய சர்க்கார், மத்திய சர்க்கார் கொடுத்து விடுகிறது. அதே போன்ற நிலையை இங்கும் மேற்கொள்வார்களானால் மாநகரங்களில் பேருந்துகளை அதிகப்படுத்த முடியும்.

1975 ஏப்ரல் 7] [திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

உதாரணத்திற்குச் சொல்ல விரும்புகிறேன். டில்லி சர்க்கார் டில்லி நகரப் போக்குவரத்தை எடுத்து நடத்துகிறது என்ன நிலைமை? எப்படி இயங்குகிறது என்று பார்ப்பீர்களானல் அங்கே சம்பளம் கொடுப்பதற்கு மத்திய சர்க்காரிடத்தில் கடன் வாங்கிக் கொடுத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்ற செய்தி கிடைத்திருக்கிறது. சென்ற ஆண்டு வரவு செலவுத் திட்டத்தில் கிட்டத்தட்ட 14 கோடி ரூபாய்—நாட்டு மக்கள் அனைவரும் சேர்ந்து கொடுக்கிற வரிப் பணத்திலிருந்து இந்திய அரசு டில்லி போக்குவரத்துக் கார்ப்பரேஷனுக்குக் கொடுத்திருக்கிறது. இந்த ஆண்டு வரவு செலவு திட்டத்தில் 15 கோடி 64 லட்சம் ரூபாய் டில்லி டிரான்ஸ்போர்ட் கார்ப்பரேஷனுக்குக் கொடுத்திருக்கிறது.

இங்கே மூன்று கோடி ரூபாய் கேட்டாலே, தந்தி மேல் தந்தி அடித்து, அமைச்சர்கள் பல கடிதங்களை எழுதி, நாடாளுமன்ற உறுப்பினர்கள் வற்புறுத்தி மிகுந்த சிரமங்களுக்கிடையே அந்த மூன்று கோடி ரூபாய் கிடைத்தது. இது நல்ல கொள்கை அல்ல. இந்தியாவில் நான்கு நகரங்களை தேசிய நகரங்களாகக் கொள்ளலாம். எது எதற்கோ தேசியம் பேசுகிற நாம் இந்த மாநகரங்களுக்குத் தேசிய நகரங்கள் என்ற நிலையை ஏற்படுத்தக் கூடாதா? இந்த நான்கு நகரங்கள் தேசத்தின் முக்கிய நகரங்கள் என்ற அடிப்படையிலே ஒரே விதமான உதவியைச் செய்ய மத்திய சர்க்கார் முன்வரவேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் வற்புறுத்திக் கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அதோடு மட்டுமல்ல. தொழிலாளர் பிரச்சினையைப் பொறுத்த மட்டில் பலரும் எடுத்துச் சொன்னார்கள். அவர்களுடைய சர்விஸ் கன்டிஷன்ஸ், ஊதிய நிலைமையை மாற்றியமைக்க வேண்டுமென்றெல்லாம் எடுத்துச் சொன்னார்கள். இப்போது அவற்றைப் பற்றிச் சுருக்கமாகச் சொல்லுகிறேன். தொழிலாளர்களைப் பொறுத்தவரையில், அரசாங்கம் பேருந்துகளைத் தேசவுடமையாக்கினால் மட்டும் போதாது, அவர்களும் துறையின் நிர்வாகத்தில் பங்குகொள்ள வேண்டுமென்ற அடிப்படையில்தான் நாம் அந்தத் தொழிலாளர்களுக்கு பலவிதமான ஊக்கம் தரக்கூடிய காரியங்களைச் செய்து வருகிறோம்.

அதிலே கூட முதலீட்டில் பங்கீடு அவர்களுக்கு வேண்டுமென்று கேட்டோம். ஏன் அது வேண்டுமென்று கேட்டால், அவர்களை எல்லாம் முதலாளிகளாக ஆக்கிவிட வேண்டுமென்பதற்காக அல்ல. அப்படியே செய்தாலும் அவர்கள் முதலாளிகளாக ஆகிவிட மாட்டார்கள். அப்படிச் செய்தாலும் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் மறுபடியும் பேசப் போவது ஊதிய உயர்வு போதாது, மற்றச் சவுகரியங்கள் போதாது; அவற்றைச் செய்ய வேண்டுமென்றுதான் சொல்லுகிறார்கள். ஆகவே, அவர்களுக்கு ஒரு பங்கு கொடுப்பதன் மூலம் அவர்கள் எல்லாம் பணக்காரர்களாக, பங்களா வாசிகளாக ஆகிவிட முடியாது.

உண்மை நிலை என்னவென்றால் நிர்வாகத்தில் அவர்கள் ஈடுபட வாய்ப்புக் கிடைக்கிறது. பங்கு கொடுக்கிற தன்மை இல்லாவிட்டால் அவர்களுக்கு அந்த வாய்ப்பு கிடைக்காது. போர்டு ஆப் டைரக்டர்களாக யாருடைய தயவும் இல்லாமல் அவர்கள் வரலாம். ஷேர்ஹோல்டர்ஸ் என்ற முறையில் அவர்களுக்குள்ளாக ஒரு தேர்தல் நடத்தி போர்டு ஆப் டைரக்டர்களாக வரலாம். அப்படி வரும்போது மானேஜிங் டைரக்டர், கீழே இருப்பவர்கள் ஆகியவர்களிடத்தில் எப்படி தொழில் இயங்குகிறது என்று அவர்களே தெரிந்து கொள்ள வாய்ப்பு ஏற்படுகிறது. நிர்வாகத்தில் சிக்கனத்தை எப்படி உருவாக்க முடியும், செலவை எப்படிக் குறைக்க முடியும் என்பதைப் பற்றியெல்லாம் அவர்களே தெரிந்து கொள்ள முடியும். அவர்கள் இட்ட வேலையை இவர்கள் செய்துதான் தீர வேண்டுமென்ற சூழ்நிலையிலிருந்து மாறி இரண்டு பேரும் சம நிலையில் ஒருவருக்கொருவர் மனிதர்களாகச் சந்தித்து அந்தத் தொழில் நடப்பதற்குரிய காரியங்களைச் செய்யும் அளவுக்கு மனிதத் தன்மை அதிலே இருக்கிறது என்பதை மறந்து விடுவதற்கில்லை.

இந்த அரிய திட்டத்திற்கு மத்திய அரசிடத்தில் ஒப்புதல் கேட்டோம். அதைத் தொழிலாளர்கள் போடுகிற 500 ரூபாய்க்கு 8 சதவிகித காரன்டீட் டிவிடென்ட் தரவேண்டிய வகையில் சட்டத்தைத் திருத்த வேண்டுமென்று சொன்னோம். பிரதமர் இந்திரா காந்தி முதல் நேஷனல் செக்டார் பற்றிப் பேசி வருகிற

மாண்புமிகு பை அவர்களிலிருந்து, நிதியமைச்சர் சி. சுப்பிரமணியம் அவர்கள் வரை இதையெல்லாம் பாராட்டிக் கடிதம் எழுதினுர்கள். ஆனுல் இரண்டாண்டுகளாகப் பாராட்டுதல் கிடைக்கிறதே தவிர, தொழிலாளர்களுக்கு எந்தவிதமான பலனும் கிடைக்கவில்லை. திரும்பத் திரும்ப வற்புறுத்தி வருகிருேம். 500 ரூ. பங்கு வாங்கி 15 சதவிகிதம் வட்டி கொடுக்கிருேம். தொழிலாளர்கள் அதைக் கொண்டு போய் வெளியில் செலவழித்து விடுவார்களானுல் அது மேலும் விலைவாசியின் உயர்வுக்குத்தான் வழி கோலுவதாக இருக்கும் என்ற காரணத்தால் 8 சதவிகித காரன்டீட் டிவிடென்ட் கொடுக்க மத்திய சர்க்காரின் அனுமதி கேட்டோம். இன்னும் பதில் வரவில்லை. இன்றைக்கு மத்திய சர்க்கார் உடனடியாக இந்தச் சலுகையைச் செய்வார்களானுல் அது தொழிலாளர்கள் நிர்வாகத்தில் பங்கு பெறும் வாய்ப்பை, உரிமையைத் தருகிறது.

ஒரு முறை மாண்புமிகு சுரேந்திரன் அவர்கள் பேசும்போது கூடக் குறிப்பிட்டார்கள். தனிப்பட்டவர்களிடத்தில் இந்தத் துறை இருக்கும்போது அந்தத் தொழிலாளர்கள் பணியாற்று கிருர்கள் என்றுல் முதலாளிகளுக்குப் பயப்படுகிருர்கள்; அரசாங்கம் எடுத்துக் கொண்ட பிறகு அதிகாரிகளுக்குப் பயப்படுகிருர்கள்; ஆகவே, தொழிலாளியின் நிலைமை, அரசாங்கம் எடுத்துக் கொண்ட காரணத்தால் ஒன்றும் மாறிவிடவில்லை என்று சொன்னுர்கள். அதையும் எண்ணிப் பார்க்கும்போது நாம் கொடுத்திருக்கும் திட்டம் அதிகாரிகளோடு அவர்களும் கலந்து சிறந்த முறையில் செயலாற்ற வழிவகை செய்யும் என்பதைத் தான் எடுத்துச் சொன்னேன்.

நான் ஏற்கனவே முன்னுரையில் சொல்லியிருப்பதுபோல் அந்தத்திட்டத்தைச் சொல்லியிருக்கிருேம். அந்தத் திட்டப்படி அவர்கள் மெடிக்கல் பெஸிலிட்டீஸ் எதையும் இழந்து விட வேண்டிய அவசியமில்லை. அரசாங்கத்தில் அவர்கள் என்னென்ன சலுகைகள் பெற்று வருகிருர்களோ அந்தச் சலுகைகள் அப்படியே வருகின்றன. அரசாங்கத்தில் இல்லாத ஒன்றை அவர்களுக்குத் தருகிருேம். அது என்னவெனில், அவர்களுடைய பணிக்காலத் திற்கேற்ப அவர்களது வருவாயும் கூடும். அந்தச் சலுகை அரசில் இல்லாத ஒன்று. ஆக, அந்தச் சலுகையைக் கேட்கிறபோது

எல்லோரும் நன்கு பணியாற்றவேண்டும், ஒன்றாக இருக்க வேண்டும் என்ற கருத்தில் அந்தத் தொழிற் சங்கத் தலைவர்களிடத்தில் ஓரளவு கலந்து பேசினேன். ஆக, அந்தத் திட்டம் இப்போது அமலுக்கு வருகிறது.

லாஞ்சிவிட்டி பே என்ற திட்டம் இப்போது அமலுக்கு வருகிறது. இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் இருக்கிற தொழிலாளர்கள் இந்தத் திட்டத்தின்கீழ் வருவார்கள். ஏற்கனவே டி. வி. எஸ். கம்பெனி அல்லது ஏ. பி. டி. அல்லது வேறு தனியார் கம்பெனிகளில் இருந்து வருகிறவர்கள் விருப்பப்பட்டால் இத்திட்டத்தின்கீழ் வரலாம். இல்லை. பழைய கண்டிஷன்லே எங்களுக்கு இருக்கவேண்டும் என்று அவர்கள் விரும்புவார்களே யானால் அவர்கள் அப்படியே இருந்துவிட்டுப்போகலாம். ஆகவே அவர்களை வற்புறுத்த வேண்டிய அவசியம் இல்லை. அவர்கள் தனியார் நிறுவனங்களிலிருந்து வந்தாலும் சரி அல்ல அரசாங்கத்தி லிருந்து வந்தாலும் சரி எங்களுக்கு இத்திட்டம் வேண்டியதில்லை, நாங்கள் பழைய திட்டத்தில் இருக்க விரும்புகிறோம் என்று சொன்னால் அப்படியே இருக்கலாம். விருப்பப்பட்டு வருகிறவர்கள் வரலாம். இப்போதே ரிட்டயராகிவிடுகிறோம் என்று சொன்னால் ரிட்டயராகிவிடலாம். ஆகவே தொழிலாளர்களுக்கு இதில் எந்த விதமான கஷ்டமும் இல்லை. தனியார் துறையிலிருந்து எடுத்துக் கொண்ட பேருந்துகளுக்குக் கொடுக்கப்பட்ட நஷ்டஈடு பற்றிச் சொன்னார்கள்.

டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே: 93 பேர்கள் மீது தண்டையார் பேட்டையில் நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டது. சென்ற முறை அமைச்சர் அவர்கள் வாக்குறுதி தந்தார்கள் அவர்களை மீண்டும் வேலைக்கு எடுத்துக் கொள்கிறோம் என்று; அவர்கள்மீது வழக்கு போட்டு இப்போது வித்ட்ரா செய்தாகி விட்டது. ஆனால் அவர்களுக்கு கொடுக்க வேண்டிய பணம் கொடுக்கப்படாமல் இருக்கிறது. அதுபற்றி வாக்குறுதி தந்தால் நலமாகயிருக்கும்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் எழுப்பிய பிரச்சனை பற்றி எனக்கு தகவல் இல்லை. எந்தவிதமான பாதகமும் ஏற்படாது என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். தனியார் நிறுவனங்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்ட

நஷ்ட ஈடு பற்றி திரு. பொன்னப்ப நாடார் அவர்களும் திரு. தங்கமணி அவர்களும் சொன்னார்கள். நம்மைப் பொறுத்த வரையில் இந்த நஷ்ட ஈடு கொடுக்க மூவர் குழு நியமித்தோம். சீப் செகரட்டரி, பைனான்ஸ் செகரட்டரி, டிரான்ஸ்போர்ட் செகரட்டரி இவர்களைக் கொண்ட மூவர் குழு ஒவ்வொரு நிறுவனத்தோடும் பேசி அந்த ஒப்பந்தத்தைச் செய்தார்கள். எந்த அடிப்படையில் செய்தார்கள் என்றால் பில்டிங் என்றால் பி.டப்ள்யூ.டி. மதிப்பீடு போட்டு தரவேண்டும். லான்ட் என்றால் கெலக்டர் மதிப்புப் போட்டுத் தரவேண்டும், பஸ் என்றால் மெக்கானிக்கல் என்ஜினியர் மதிப்பீடு போட்டு தாவேண்டும். ஸ்பேர் பார்ட்ஸ்க்கு வேல்யுபோட்டுத் தரவேண்டும். ஒவ்வொரு பஸ்ஸுக்கும் அதன் வயதைப்போட்டு அதற்கேற்ற வகையில் எல்லா நிறுவனங்களுக்கும் ஒரே பார்முலா, சூத்திரம் கையாளப் பட்டது. ஆகவே ஒருவருக்கொருவர் வித்தியாசம் நிச்சயமாக இருப்பதற்கு நியாயம் இல்லை.

ஆடிட் ரிப்போர்ட் அப்படி வந்திருக்கிறது என்று சொன்னார்கள். அதைப் பற்றி மாண்புமிகு முதல் அமைச்சர் அவர்கள் பட்ஜெட் விவாதத்திற்கு பதில் அளிக்கும்போது சொன்னார்கள். அதில் பல பிரச்னைகள் எழும்பலாம். அதற்கு அரசு பதில் சொல்லும். அவர்கள் குறைவாகக் கேட்டதாகவும், ஏ. பி. டி. மகாலிங்கம் குறைவாகக் கேட்டதாகவும் நாம் கூட கொடுத்துவிட்டதாகவும் சொன்னார்கள். அது சரியானதல்ல. சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் பற்றிச் சொல்கிறேன். ஏ. பி. டி. அவர்கள் கேட்டது ரூ. 83,16,989. நாம் கொடுத்தது ரூ. 56,82,000. ஆக அவர்கள் குறைவாகக் கேட்டு நாம் கூட கொடுக்கவேண்டிய அவசியம் ஏற்படாது. அவர்கள் கேட்டது அதிகம். நாம் கொடுத்தது பி. டபிள்யூ. டி. வேல்யுவேஷன் பிரகாரம். அல்லது கலெக்டர் நிலத்தைப் பற்றிய வேல்யுவேஷன் பிரகாரம். இந்த வேல்யுவேஷன்ஸ் சரியில்லை என்று ஆடிட் ரிப்போர்ட்டில் வந்தால் அது வேறு விஷயம். ஒரு முதலாளி குறைவாகக் கேட்டு ஒரு அரசாங்கம் கூடுதலாகக் கொடுத்தது என்று சொல்வது சரியானதாகாது.

THIRUMATHI T. N. ANANDANAYAKI : At page 87 of the 1972-73 Audit Report, it is stated thus :

"The compensation paid to Operator 'B' for buildings at Pollachi was Rs. 9.36 lakhs based on the valuation of the Public

Works Department against Rs. 8.93 lakhs claimed by the operator" என்று திட்டவட்டமாக எழுதியிருக்கிறது இந்த ரிப்போர்ட்டில். அதில் சொல்லியிருப்பதை ஏற்றுக்கொள்வதா அல்லது உங்களது ஸ்டேட்மெண்டை ஏற்றுக்கொள்வதா ?

'When it is put in black and white'

இதுதான் எங்களுக்கு ஆதாரம்.

டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே : பில்டிங்ஸ் பற்றிச் சொல்கிறார்கள். நீங்கள் வேறு பதில் சொல்கிறீர்கள். பில்டிங்கில் ஏன் இப்படி தவறு ஏற்பட்டது ?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : நான் அப்புறம் பார்க்கிறேன். கட்டிடம், நிலம் ஆகியவற்றுக்கு ரூ. 30 லட்சம் கேட்டிருக்கிறார்கள், இயந்திரங்கள் ரூ. 2,17,000 ஸ்டாக் மூன்று லட்சம். ஒழுங்கான முறைதான் கையாளப்பட்டிருக்கிறது. இந்த வகையில், போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்தவரையில், எந்தளவிற்கு சிறப்பான முறையில் பணியாற்ற முடியுமோ அதற்கான எல்லா நடவடிக்கைகளும் மேற்கொள்ளப்படும் என்ற உறுதியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நல்ல முறையில் நடத்தப்பட வேண்டும் என்று பாடுபடுகிற நிர்வாக அதிகாரிகளுக்கும் அவர்களோடு ஒத்துழைக்கிற 38,000 தொழிலாளர்களுக்கும் நாம் நம் வாழ்த்துதல்களைத் தெரிவிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு, நீங்கள் கொடுத்திருக்கிற வெட்டுத் தீர்மானங்களைத் திரும்பப் பெற்று ஆதரிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

DR. H. V. HANDE : The Press people got passes They want to receive persons and talk to them and get information.

அதை மீனம்பாக்கம் அது ஸிட்டி எல்லைக்குள்ளே போகவேண்டுமென்று சொல்கிறார்கள். வரையில் அல்லது தாம்பரம் வரையில் எக்ஸ்டென்ட் செய்ய முடியுமா என்று ப்ரஸ்காரர்கள் கேட்டார்கள்.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி : எல்லா ரூட் பஸ்களும் ஹைகோர்ட் எதிரில் வருகிறது. எனவே திருச்சி, தஞ்சை போன்ற இடங்களுக்குச் செல்கிறவர்கள் மாம்பலத்தில் ஏறும்படி போட்டால் அங்கே சென்று ஏறலாம். ஆகவே இதை பைபர்கேட் செய்யமுடியுமா?

1975 ஏப்ரல் 7]

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : உறுப்பினர்கள் இரண்டு பேரும் இந்த விவாதத்தில் எப்போதும் பேசுகிறவர்கள். இந்தத் தடவை எப்படியோ பேசவில்லை. ஆகவே கேள்விகளாக எழுப்புகிறார்கள் என்று கருதுகிறேன். அரசாங்கம் பரிசீலனை செய்யும்.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி அவர்களின் வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியோடு திரும்பப் பெறப்பட்டது.

திரு. பெ. சௌந்தரபாண்டியன், திரு. எம். சுரேந்திரன், திரு. என். டென்னிஸ் ஆகியோர் இருக்கையில் இல்லாததால் அவர்களது வெட்டுத் தீர்மானங்கள் திரும்பப் பெறப்பட்டதாகக் கருதப்பட்டன.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி :

"நிதிக் கோரிக்கை எண். 3—'மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம்' என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 77,06,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்படவேண்டும்."

நிதிக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு நிறைவேற்றப்பட்டு, கோரிய தொகை வழங்கப்பட்டது.

நிதிக் கோரிக்கை எண். 40-க்கு வெட்டுத் தீர்மானங்கள் கொடுத்திருந்த திரு. கே. என். குமாரசாமி, திரு. கோவை செழியன் ஆகியோர் இருக்கையில் இல்லாததால் அவை திரும்பப் பெறப்பட்டதாகக் கருதப்பட்டன.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி, திரு. ஜே. ஜேம்ஸ் ஆகியோரின் வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியோடு திரும்பப் பெறப்பட்டன.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி : "நிதிக் கோரிக்கை எண். 40—சாலைப் போக்கு-வரத்துப் பணிகள் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 8,08,43,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்படவேண்டும்."

நிதிக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டு, கோரிய தொகை வழங்கப்பட்டது.

நிதிக் கோரிக்கை எண் 44 க்கு வெட்டுத் தீர்மானங்கள் கொடுத்திருந்த டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே, திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி, திரு. ஜே. ஜேம்ஸ் ஆகியோரின் வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியோடு திரும்பப் பெறப்பட்டன.

மாண்புமிகு பேரவைத்தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி :

"நிதிக் கோரிக்கை எண். 44-எழுது பொருள் அச்சுத் துறை என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 5,93,26,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்படவேண்டும்."

"நிதிக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டு, கோரிய தொகை வழங்கப்பட்டது.

நிதிக் கோரிக்கை எண். 54-க்கு வெட்டுத் தீர்மானங்கள் கொடுத்திருந்த திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார், டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே ஆகியோரின் வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியோடு திரும்பப்பெறப்பட்டன.

மாண்புமிகு பேரவைத்தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி :

"நிதிக் கோரிக்கை எண். 54 'சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் குறித்த மூலதனச் செலவு' என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 1,97,92,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்."

நிதிக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டு கோரிய தொகை வழங்கப்பட்டது.

மாண்புமிகு பேரவைத்தலைவர் : பேரவையின் இன்றைய நிகழ்ச்சிகள் இந்த அளவோடு முடிவுற்று, நாளைக் காலை 9 மணி அளவில் பேரவை மீண்டும் கூடும்.

பின்னர், பேரவை பிற்பகல் 2-29 மணியளவில் ஒத்திவைக்கப் பட்டது.

A. Statutory Rules and Orders

167. Notification issued in G.O. Ms. No. 10, Co-operation dated the 7th January 1975 in regard to an amendment to the Tamil Nadu Co-operative Land Development Banks (Miscellaneous Provisions) Rules, 1970. (Laid on the table of the House under section 38A of the Tamil Nadu Co-operative Land Development Bank Act, 1934 (Tamil Nadu Act X of 1934)).

B. Reports, Notifications and Other Papers

@ 151. Policy Note on Motor Vehicles Acts—Administration 1975-76 (English and Tamil).

@ 152. A Review on Road Transport in Tamil Nadu, 1974–75 (English and Tamil).

@ 153. A Review on Nationalised Transport in Tamil Nadu 1974–75 (English and Tamil).

@ 154. Policy Note on Road Transport Services (English and Tamil).

@ 155. Performance Budget on Tamil Nadu State Transport Department, 1974–75.

156. Report of the Committee on Public Undertakings on the Audit Reports on the Accounts of the Tamil Nadu State Electricity Board for the years 1969–70 and 1970–71.

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை
TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

@ Despatched to members on 4–4–1975.

(VI)

(VII)

(VIII)

1975 ஏப்ரல் 7]

இணைப்பு—

(45-ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க).

மோட்டார் வண்டிகள் பற்றிய சட்டங்கள்

நிருவாகம்

1974—75-ஆம் ஆண்டுத் தமிழ்நாட்டு சாலைப் போக்கு வரத்து பற்றிய ஆய்வுரை ஒன்று பேரவை முன் வைக்கப் பட்டுள்ளது.

2. 1939-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தை நிருவகிப்பது, போக்குவரத்துத் துறையின் பொறுப்பாகும். மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், ஒழுங்குப்படுத்துவதற்கான ஒன்றாகும். இச்சட்டம், மோட்டார் வண்டிகளைப் பதிவு செய்தல், போக்குவரத்து வண்டிகளைக் கட்டுப்படுத்தல், ஓட்டுநர் உரிமம் வழுங்கல், போக்குவரத்தை ஒழுங்குபடுத்தல் மோட்டார் வண்டி விபத்து ஈட்டுறுதி செய்தல் ஆகியவற் றிற்கு வகை செய்கிறது. பயணிகள், சரக்குகள் போக்கு வரத்திற்கானப் போதுமான வசதிகளைச் செய்து தந்து, அப்போக்குவரத்தில் மக்கள் பாதுகாப்பிற்கு உறுதி செய் வதும் இதன் குறிக்கோளாகும்.

3. பொது மக்களுக்கு வசதி எனக் கருதப்படும் வழித் தடங்களில் பயணிப் பேருந்துகள் ஓடுவதற்காகப் போக்கு வரத்து அதிகாரிகளால் அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்கப்படு கின்றன. வாடகைச் சீருந்துகளுக்கும், சரக்குந்துகளுக்கும் அனுமதிச் சீட்டுகள் தாராளமாக வழங்கப்படுகின்றன. ஓட்டுநர்களுக்கு உரிமம் வழங்கல், வேகத்தைக் கட்டுப் படுத்தல், சரக்குவண்டிகளில் ஏற்றும் பளுவை ஒழுங்கு படுத்தல், பயணப் பேருந்துகளில் இருக்கைகள், இடைவெளி வசதியாக அமைத்தல், ஏற்றிச் செல்லும் பயணிகளின் எண்ணிக்கையை நிர்ணயித்தல், போக்குவரத்து வண்டிகளை முறையாக முழுமையாகத் தணிக்கையிடல் ஆகியவற்றின் மூலம் பொது மக்களுக்குப் பாதுகாப்பும், வசதியும் உறுதி செய்யப்படுகிறது.

1975 ஏப்ரல் 7]

பொறுப்பில் உள்ளனர். ஒவ்வொரு வட்டாரப் போக்கு வரத்து அதிகாரிக்கும் ஒரு செயலாளரும் தேவையான உதவிப் பணியாளரும் உதவியாக உள்ளனர்.

மாவட்டங்களில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர் களின் பெயர் மாவட்டப் போக்குவரத்து அலுவலர் என மாற்றப்பட்டு உள்ளது. அவர்கள், வட்டாரப் போக்கு வரத்து அதிகாரியின் கீழ் பணி புரிகின்றனர். வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களில் பயணிப் பேருந்து பற்றிய வேலையும், ஏனைய மாவட்ட அலுவலகங்களில் ஒப்பந்த ஊர்திகள், சரக்குந்துகளுக்கு உரிமம் வழங்கள், வண்டிகளைப் பதிவு செய்தல் ஆகிய பணிகள் கவனிக்கப்படுகின்றன.

மோட்டார் வண்டிகளைத் தணிக்கை செய்யும் பொறுப் பில் உள்ள மோட்டார் வண்டி ஆய்வாளர்கள் மாவட்டப் போக்குவரத்து அலுவலரின் கீழ் பணிபுரிகின்றனர். எரி பொருளும், நேரமும் வீணாகாவண்ணம், பொது மக்கள் அங் கங்கே தங்கள் வேலைகளைக் கவனித்துக் கொள்ள வசதியாக ஓர் குறிப்பிட்ட அதிகார வரம்புள்ள கிளை அலுவலகங்களை அமைக்கவும் உத்தேசிக்கப்பட்டு உள்ளது. போக்குவரத்துத் துறை சீரமைப்புத் திட்டத்தில் இரண்டாவது கட்டத்தில் இது மேற்கொள்ளப்பட இருக்கிறது.

சென்னை நகரைப் பொறுத்த மட்டில், போக்குவரத்துத் துறையின் அமைப்பில் மாறுதல் ஏதும் செய்யப்படவில்லை. ஏனெனில் மாவட்டங்களைப் போல் இல்லாமல் சென்னை நகரின் பல திறப்பட்ட பிரச்சினைகள் மிகவும் கவனமாக ஆராயப்படவேண்டியுள்ளன.

5. மோட்டார் வண்டிகள் மீதான வரிகள், கட்டணங்கள் ஆகியவற்றின் மூலம் வந்த வருவாயின் வளர்ச்சி ஆய்வுரை யைப் பார்த்தால் நன்கு விளங்கும். 1974-ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரிவிதிப்புச் சட்டம், வரிவிதிப்பு அடிப்படையைச் சீரமைத்துப் பயணி வண்டிகள், சரக்கு வண்டிகளின் மீதான பல்வேறு வரிகளை ஒருங்கிணைப் பதைக் கருத்திற் கொண்டு செய்யப்பட்டதாகும். இச் சட்டத்தின் கீழ், மாநிலத்தில் பயன்படுத்தப்படும் அல்லது

வைக்கப்பட்டிருக்கும் எல்லா வண்டிகளும் வரி செலுத்த வேண்டும். பொதுச் சாலைகளில் பயன்படுத்தப்படாத வண்டிகளின் மீது செலுத்தப்பட்ட வரியைத் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளலாம். ஆனால் அப்படித் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ள, நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ள நிபந்தனைகளை நிறைவேற்ற வேண்டும். இதனால் வரிகளைத் தண்டல் செய்வதில் போக்குவரத்துத் துறைக்குத் தற்போது பயனுள்ள கண்காணிப்பு வசதி இருக்கிறது. இதை எதிர்த்து சில உரிமையாளர்கள் நீதிமன்றம் சென்றுள்ளனர்.

போக்குவரத்து வசதிகளை அமைத்து தருவதில், போக்குவரத்துத் துறை, போக்குவரத்துத் தேவைகளில் அதிக கவனம் செலுத்தி வருகிறது. ஒரு புதிய வழித் தடத்தைத் தொடங்குவதும் அண்மைக்காலம் வரை ஒரு சிக்கலான பிரச்சினையாக இருந்தது. 1971-ஆம் ஆண்டு நிறைவேற்றப்பட்ட மோட்டார் வண்டிகள் (தமிழ்நாடு திருத்தம்) சட்டத்தினால், புதிய வழித் தடங்களைத் தொடங்குவதில் நிலைமை சீரடைந்து இருக்கிறது. இச்சட்டத்தின்படி புதிய வழித்தடம் ஒன்றைத் தொடங்குவதென்பது நிருவாகப் பணி எல்லைக்குள் அமைந்து அதிகாரியின் தீர்ப்பே முடிவானது என அமைகிறது.

போக்குவரத்துத் தொழில் ஏகபோக உரிமையையும், அனுமதிச் சீட்டுகள் சிலரிடம் குவிவதையும் தடுப்பதைக் கருத்திற்கொண்டு, ஓர் உரிமையாளருக்கு பத்துப்பேருந்து அனுமதி சீட்டுகளுக்கு மேல் இருக்கலாகாது என உச்சவரம்பு விதித்து 1971-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தமிழ் நாடு திருத்தம்) சட்டம் இயற்றப்பட்டது. இச்சட்டத்தின் செல்லுபடியை எதிர்த்து உயர்நீதிமன்றத்தில் வழக்குப் போடப்பட்டு அது இன்னும் பைசலாகமல் உள்ளது. எனினும் 1974-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தமிழ் நாடு திருத்தம்) சட்டத்தின் கீழ், உபரி அனுமதிச் சீட்டுகளை அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களுக்கு மாற்ற வழிவகை செய்யப் பட்டுள்ளது

1975 ஏப்ரல் 7]

பயணி பேருந்து வண்டிகளுக்குப் பயணக் கட்டணப் பட்டியல் ஒன்றைப் போக்குவரத்து அதிகாரி ஒப்பளிப்பு செய்தல் வேண்டும். இக் கட்டண வீதத்தில் ஒரே சீரான நிலை இருக்கும் பொருட்டு, அரசே கட்டண விகிதங்களை நிர்ணயித்து உள்ளது. இவ்வாறு நிர்ணயிப்பதில் பொதுமக்கள், பேருந்து உரிமையாளர்களின் முறையீட்டைகருத்தில் கொள்ளப்படுகிறது. வாடகைக் கார்கள் ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள் ஆகியவற்றிற்கான கட்டன விகிதம் பெட்ரோல் விலையேற்றத்தின் காரணமாக 1974-ஆம் ஆண்டு மார்ச்சில் திருத்தியமைக்கப்பட்டது. பயணிப் பேருந்துகளுக்கான கட்டண விகிதம் 1974-ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல்-மே மாதங்களில் திருத்தியமைக்கப்பட்டது. இவற்றின் முழு விவரத்தைப் பேரவை முன் வைக்கப்பட்டுள்ள ஆய்வுரையிற் காணலாம்.

பொது மக்களின் நலனைக்கருத்திற்கொண்டு மெதுவாகச் செல்லும் ஊர்திகளின் போக்குவரத்து சாலைப் போக்குவரத்தைக் கட்டுப்படுத்துவதன் மூலம் ஒழுங்குப்படுத்தப்படுகிறது. இதற்காகவும், சமூக சீர்திருத்த நடவடிக்கை என்ற முறையிலும் கைரிக்ஷாக்கள் ஓடுவதை அறவே நீக்கி மாநிலம் முழுவதும் தடை செய்யப்பட்டுள்ளது.

ஒரு மாநிலத்தில் இருந்து இன்னொரு மாநிலத்திற்கு தாராளமாக மக்களும் சரக்கும் போய்வர வசதியாக, அண்டை மாநிலங்களோடு, பரிமாற்ற ஏற்பாடு ஒப்பந்தங்கள் செய்யப் பட்டுள்ளன. இவ்வொப்பந்தங்களின்படி, ஒவ்வொரு மாநிலமும் ஓட்டுவதற்கான வழித் தடங்கள் இன்னின்ன என ஒதுக்கப்பட்டு சரக்குந்துகள் மற்ற வண்டிகள் ஆகியவை இத்தனை ஓடலாம், அவற்றிற்கான மேலெழுத்து தரப்படும் என்பது பற்றிய எண்ணிக்கையும் நிர்ணயிக்கப்பட்டு உள்ளன.

[1975 ஏப்ரல் 7

பயணப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில், வழித்தடங்கள் எண்ணிக்கை அந்தந்த மாநிலங்களில் ஓடும் கிலோ மீட்டர் தூரத்தில் சமநிலை இருக்கும்படியாக ஒதுக்கப்படுகின்றன. பாண்டிச்சேரி, கேரள மாநிலங்களோடு செய்ய வேண்டிய ஒப்பந்தங்களுக்கான பேச்சு வார்த்தைகள் நடைபெறுகின்றன. ஆந்திரப்பிரேதசம், கர்நாடக மாநிலங்களோடு செய்யப்பட்ட ஒப்பந்தங்களை மாற்றி அமைப்பதற்கான பேச்சுவார்த்தைகளும் நடைபெறுகின்றன.

6. பொது இடத்தில், மோட்டார் வண்டியை ஓட்டிச் செல்ல உரிமம் ஒன்று பெற்றிருக்க வேண்டும். போக்கு வரத்து வண்டிகளுக்கான ஓட்டுநர்களும், தொழில் முறை ஓட்டுநர்களும் மருத்துவச்சான்று பெற்றிருத்தல் வேண்டும். ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகளை ஒழுங்குப்படுத்தலும், உரிமம் பெறச்செய்யவும் விதிகள் இயற்றப்பட்டு உள்ளன. இஃதன்றி ஓட்டுநர்களுக்கு உரிமம் வழங்க, மருத்துவச் சான்றுடன் கூட பார்வை பற்றிய சோதனையும், போக்குவரத்து விதிகள் பற்றிய அறிவும் வற்புறுத்தும் விதிகளில் வகை செய்ய உத்தேசிக்கப் பட்டுள்ளது. ஓட்டுநர்களை நன்கு கண்காணித்து, "புள்ளி முறைக் கட்டுப்பாடு" என்ற ஒரு முறையை புகுத்தவும் உத்தேசிக்கப்பட்டு உள்ளது. இம்முறையின் கீழ் ஓட்டுநர் ஒருவர் விதிகள் மீறல் ஒவ்வொன்றுக்கும் இத்தனைப் புள்ளி எனக் கணக்கிட்டு ஒரு குறிப்பிட்ட எண்ணிக்கைப் புள்ளிகளைப் பெற்ற வுடன் தானுகவே ஓட்டுநர் உரிமம் செல்லுபடி இல்லாமல் போகும். இவ்வாறு செய்வதற்கான கருத்துரு பரிசீலனையில் உள்ளது.

7. மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், மோட்டார்வண்டிகள் வரிவிதிப்புச் சட்டம் ஆகியவற்றின்கீழ் வருவாய் விவரம் கீழே தரப்பட்டுள்ளது.

1975 ஏப்ரல் 7]

	வரவுசெலவு மதிப்பீடு. 1974–75.	திருத்தப்பட்ட மதிப்பீடு, 1974–75.	வரவு–செலவு மதிப்பீடு. 1975–76.
	ரூ.	ரூ.	ரூ.
மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம்.	1,18,10,000	1,29,75,000	1.34,85,000
மற்ற வருவாய் கள்.	65,000	1,40,000	5,40,000
தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம் 1974.	22,59,00,000	31,69,75,000	36,42,00,000
தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் (பயணிகள் சரக்குகள் வரிவிதிப்பு) சட்டம், 1952. மற்ற வரு வாய்.	5,22,40,000	20,00,000	..
மொத்தம் ..	29,00,15,000	33,20,90,000	37,82,25,000

திருத்தப்பட்ட மதிப்பீடு ரூபாய் 31.69 கோடி எனினும் அதைவிட அதிகமாக வருவாய் 1975-ம் ஆண்டு சனவரி திங்கள் 1-ம் தேதி முதல் விதிக்கப்பட்ட அதிகரிக்கப்பட்ட வரிவிகிதங்களின் மூலம் எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. நடப்பு ஆண்டுக்கான நிகர வருவாய் ரூ. 37.27 கோடி என மதிப்பிடப்படுகிறது.

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

[1975 ஏப்ரல் 7

செலவினங்களில், 1974-75 ஆண்டுக்கான வரவு செலவு மதிப்பீடு, நடப்பு ஆண்டுக்கானத் திருத்தப்பட்ட மதிப்பீடு, 1975-76-ம் ஆண்டுக்கான வரவு-செலவு திட்ட மதிப்பீடு ஆகியவற்றின் விவரம் கீழே தரப்பட்டுள்ளது :—

(ரூ. லட்சத்தில்)

வரவு செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு 1974–75	74·99
திருத்தப்பட்ட மதிப்பீடு 1974–75 ..	76·29
வரவு செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு 1975–76	77·06

வாடகைக்கல்லாத வண்டிகளின் மீதான வரிகள் தண்டலுக் கான செலவினம் இதில் சேர்க்கப்படவில்லை.

8. போக்குவரத்துத்துறையன்றி, காவல் துறையும் மோட் டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் நிர்வாகத்தில் பொறுப்பு வகிக் கிறது. போக்குவரத்தை ஒழுங்குபடுத்தலும், குற்றம் புரிவோரின் புரிவோரின் மீது வழக்குத்தொடுத்தலும் காவல் துறையால் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன. சீருந்துகளைப் போன்ற வண்டி களின் மீதான வரி செலுத்தப்பட்டுள்ளதா எனக் கண் காணிக்கும் பொறுப்பும் காவல்துறையினுடையதாகும்.

இணைப்பு

[45-ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக் குறிப்பைக் காண்க]

தமிழ் நாட்டில் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துப் போக்குவரத்து

1974–75.

ஆய்வுரை.

பொதுப் போக்குவரத்து ஏற்பாடு அரசின் உடைமையி லும் நிர்வாகத்திலும் இருக்கவேண்டுமென்பது அரசு ஏற்றுக் கொண்ட கொள்கையாகும். இதனைக் கருத்திற்கொண்டு போக்குவரத்துப் பணிகளை நாட்டுடைமையாக்குதல் 1940-ம் ஆண்டிலிருந்து தொடங்கிச் செயற்படுத்தப்படலாயிற்று

1975 ஏப்ரல் 7]

1948-ம் ஆண்டிற்குள்ளாக, சென்னை மாநகரில் பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணிகள் முழுமையும் நாட்டுடைமையாக்கப் பட்டது. இதற்கு அடுத்தபடியாக, 1956-ஆம் ஆண்டில் மாநிலங்கள் சீரமைக்கப்பட்டு, கன்னியாகுமரி மாவட்டம் தமிழ்நாட்டுடன் இணைந்த காலையில் அந்த மாவட்டத்தில் பயணிப் போக்குவரத்துப்பணிகள் அரசால் மேற்கொள்ளப் பட்டன. 1959-ஆம் ஆண்டில், 120 மைல்களுக்கு மேற்பட்ட வழித்தடங்கள் அனைத்திலும் போக்குவரத்துத் துறையின் விரைவுப் பேருந்துப்பணிகளே இயங்க வேண்டும் எனக் கொள்கை முடிவுஎடுக்கப்பட்டது. அதன் அடிப்படையில் அந்த ஆண்டில் துறையைச் சேர்ந்த நெடுந் தொலை விரைவுப் பேருந்துகள் ஓடத் தொடங்கின. அது, பேருந்துப் போக்குவரத்தின் நாட்டுடைமையாக்கும் பணியில் மேலும் முன்னேற்றம் காண வழி வகுத்தது. பல்வேறு நெடுந்தொலைவு வழித்தடங்களில் துறையின் விரைவுப் பேருந்துகள் விடப்பட்டுள்ளன. தற்போது மாநிலத்தில் எல்லா மாவட்டத் தலைமையிடங்களும் துறையின் நெடுந்தொலை விரைவுப் பேருந்துப் பணிகளால் இணைக்கப்பட்டுள்ளன.

2. 1967ஆம் ஆண்டில், போக்குவரத்துப் பணிகளை நாட்டுடைமையாக்கும் வேகத்தைத் தீவிரப்படுத்த முடிவு செய்யப் பட்டது. அதற்கிணங்க தனியார் பேருந்து அதிபர்களின் உரிமங்கள் காலக்கெடு முடிவடையும்போது, கீழ்க்காணும் வகை வழித் தடங்கள் நாட்டுடமையாக்கப்பட்டு பேருந்துகள் இத் துறையால் விடப்படவேண்டும் என்று கருதப்பட்டது.—

(i) 75 மைலுக்கும் (120 கி.மீ.) அதற்கும் மேற்பட்ட வழித் தடங்கள்; சாதாரண, விரைவுப் பேருந்துகள் ஆக இவையிரண்டும்;

(ii) சென்னை மாநகரிலிருந்து தொடங்கி அல்லது முடிவடையும் வழித் தடங்கள், எவ்வளவு தொலைவு இருப்பினும் அத்தகைய வழித் தடங்கள் அனைத்தும்;

(iii) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலிருந்து புறப்பட்டு அவ்விடத்தில் வந்து சேரும் வழித் தடங்கள் யாவும் உட்பட அம்மாவட்டத்திலுள்ள வழித் தடங்கள் அனைத்தும்.

3. தமிழ் நாடு 1971ஆம் ஆண்டு பேருந்து அதிபர்கள் பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டம், 50 பேருந்து உரிமங்களும் அதற்கும் மேற்பட்ட உரிமங்களும் உடைய தனியார் பேருந்துப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களை

[1975 ஏப்ரல் 7

நாட்டுடைமையாக்குவதற்குக் கொண்டு வரப்பட்டது. இந்தச் சட்டத்தின்படி, மதுரை சதர்ன் ரோடுவேஸ் பிரைவேட் லிமிடெட்; ஆனைமலை பேருந்து போக்குவரத்து பிரைவேட் லிமிடெட், பொள்ளாச்சி; ராமன் அண்டு ராமன் பிரைவேட் லிமிடெட், கும்பகோணம்; ஸ்ரீராமவிலாஸ் சர்வீஸ் லிமிடெட், கும்பகோணம் ஆகியவற்றின் தனியார் பேருந்துப் போக்குவரத்து அமைப்புகள் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டு, போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு மாற்றப்பட்டன,

4. இம் மாநிலத்திலுள்ள பயணிப் போக்குவரத்து அமைப்பு முழுவதையும் ஐந்தாண்டுக் காலத்திற்குள் நாட்டுடைமையாக்க அரசு 1972 ஆகஸ்டில் முடிவு செய்தது. இதற்காக, தமிழ்நாடு 1973ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) அவசரச் சட்டம் சாற்றுரைக்கப்பட்டது. இந்த அவசரச் சட்டத்தின் விதித்துறைகளின்கீழ், நீலகிரி மாவட்டத்தில் பயணிப் பேருந்துகள் கையகப்படுத்தப்பட்டு 1973 சனவரித் திங்களில் சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு மாற்றப்பட்டன. இந்த அவசரச் சட்டத்திற்கு பதிலாக தமிழ் நாடு 1973ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள்-ஒப்பந்த ஊர்திகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டம் தற்போது செயலுக்கு வந்துள்ளது. ஆனால் தனியார் பேருந்துப் போக்குவரத்து நிறுவன உரிமையாளர்கள் இந்தச் சட்டத்தை எதிர்த்து உயர்நீதி மன்றத்தில் வழக்குத் தொடர்ந்தனர். உயர் நீதி மன்றம் இச்சட்டம் செல்லாது எனத் தீர்ப்பளித்தது. அரசு தலைமை உயர்நீதி மன்றத்தில் மேல் முறையீடு செய்துள்ளது. வழக்கு தலைமை உயர்நீதி மன்றத்தில் விசாரணையில் இருப்பதால், இச்சட்டத்தின் கீழ் மேலும் தனியார் பேருந்துப் போக்குவரத்து நிறுவனம் எதனையும் கையகப்படுத்த முடியவில்லை.

5. போக்குவரத்துத் துறை நிர்வாகத்தைத் தொழில் திறன் மயமாக்கவும், போக்குவரத்துப் பணியை மிகப்பெருமளவில் பரவலாக்கவும், அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களை நிறுவியதன் மூலம் இம் மாநிலத்தில் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்து நிறுவன அமைப்பு முறையை அரசு பெரிதும் மாற்றியமைத்துள்ளது. அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஒவ்வொன்றும், எளிதாக நிர்வகிக்கத்தக்க எண்ணிக்கை அளவில் பேருந்துகளைக் கொண்டுள்ளது ; ஒவ்வொரு கழகமும் ஏறத்தாழ இரண்டு மாவட்டங்களின் போக்குவரத்துப் பணிகளை உள்ளடக்கியதாய் விளங்குகிறது. அவைகள் கம்பெனிகள் சட்டத்தின்கீழ் பதிவு செய்யப்பட்டுள்ளன,

1975 ஏப்ரல் 7]

அவை முற்றிலும் அரசுக்குச் சொந்தமானவை. தற்போது அரசுப் போக்குவரத்துத் துறை தவிர போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஏழு உள்ளன. அவையாவன : பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், பாண்டியன் சாலை போக்குவரத்துக் கழகம், சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், சோழன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம், அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம், கட்ட பொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம், தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகியன. தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம் 1975ஆம் ஆண்டு சனவரி திங்கள் 16-ம் நாளன்று தொடங்கி வைக்கப்பட்டது.

6. அரசு இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களை அமைப்பதற்கு அனுமதித்த பொழுது அவற்றுக்கான குறிக்கோள்களைத் தெளிவாக வரையறுத்தது. அவை வலுவான வணிக விதிகளுக்கு இணங்கச் செயற்பட வேண்டும் தமது பகுதியில் திறமையும் சிக்கனமும் கொண்ட முறையில் போக்குவரத்து ஏற்பாடு இயங்க உறுதி செய்தல் வேண்டும். அவை, தமது வளர்ச்சிக்கும் விரிவுக்கும் உரிய தேவைகளைக் கருத்திற்கொண்டு, தேய்மானத்துக்கு ஒரு பகுதி தொகையை ஒதுக்கிய பின்னர் 6 சத வீத வருவாய் ஈட்டுதல் வேண்டும். தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம் 1975 சனவரித் திங்களில்தான் தொடங்கியது. அண்மையில் அமைக்கப்பட்ட இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகம் நீங்கலாக, ஏனைய ஆறு போக்குவரத்துக் கழகங்களில், பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகமானது முக்கியமாக சென்னைப் பெருநகரப் பகுதியிலேயே இயங்குவதாகும். இது தொடர்ந்து விரயத்தில் நடந்து வருகிறது. இதற்குக் காரணம், சென்னை மாநகர வழித்தடங்கள் வழியாகவே செல்லுகின்ற, செங்கற்பட்டு மாவட்ட வழித்தடங்களில் பல பேருந்துகள் விடப்பட்டுள்ளதும், பொது மக்களின் தேவைகளை நிறைவு செய்யும் பொருட்டு, கட்டுப்படியாகாத பல வழித் தடங்களில் பேருந்து விடப்பட்டிருப்பதும் போன்ற சில சிறப்புச் சூழ்நிலைகளேயாகும். இல்லாவிடில், இக்கழகம் ஆதாயத்துடன் தனித்தியங்க வல்லதாகத் திகழ்ந்திருக்கும்.

7. பேருந்துப் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்குவதில் அரசு இன்னொரு குறிப்பிடத்தக்க நடவடிக்கை எடுத்துள்ளது. அதாவது, பேருந்து வழித்தடங்களில் ஒரு பாதி தேசிய நெடுஞ் சாலைகளில் அல்லது மாநில நெடுஞ்சாலைகளில் அல்லது அவ்விரண்டிலும் அமைந்திருப்பின் அத்தகைய வழித்தடங்கள் எல்லாவற்றின் தொடர்பாகவும் அனுமதி வழங்குமாறு வேண்டி, அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் விண்ணப்பம், செய்யவேண்டுமென அரசு அண்மையில் ஆணையிட்டுள்ளது.

[1975 ஏப்ரல் 7

8. அரசுப் போக்குவரத்துத் துறை, அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் ஆகியவை செயல்படுவது குறித்த முக்கியக் கூறுகள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

(i) (a) தமிழ் நாடு அரசுப் போக்குவரத்துத் துறை —கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலுள்ள நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துப் பணிகள் துறையிடமிருந்து (கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு) 1974 ஆம் ஆண்டு சனவரி திங்கள் 1-ம் நாளில் மாற்றப்பட்டதையடுத்தும், விழுப்புரத்தைத் தலைமையிடமாகக் கொண்டு 1975 ஆம் ஆண்டு சனவரித் திங்கள் 16-ம் நாளில் 'தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம்' என்ற பெயரில் புதிய போக்குவரத்துக் கழகம் தோன்றியதை அடுத்தும் தமிழ் நாடு அரசுப் போக்குவரத்துத் துறை சுருங்கிவிட்டதெனலாம்.

(b) அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையைச் சீரமைத்துப் பகுத்தறிவுக்கொத்த வகையில் அமைத்திடும் பொருட்டு, (பன்மாநில வழித்தடங்கள் உட்பட) 200 கி. மீட்டரும் அதற்குக் குறைவாகவும் தொலைவுள்ளவையும் தற்போது துறையின் பேருந்துகள் ஓடிக்கொண்டிருப்பவையுமான மாவட்ட வழித்தடங்கள் அனைத்தும் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு மாற்றப்பட வேண்டுமென்று அரசு முடிவு செய்துள்ளது. முதல் நடவடிக்கையாக, சென்னையிலிருந்து இயக்கப்படுகின்ற 200 கி. மீட்டரும் அதற்குக் குறைவாகவும் தொலைவுள்ள மாவட்ட வழித்தடங்கள் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கும், கோயம்புத்தூரிலிருந்து இயக்கப்படுகின்ற அதே தொலைவுள்ள மாவட்ட வழித்தடங்கள் சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கும் 1974 ஆம் ஆண்டு அக்டோபர் திங்கள் 1-ம் நாள் முதல் மாற்றப்பட்டுள்ளன. மேலும், ஏனைய மாவட்டங்களில் உள்ள வழித்தடங்களை இதுபோல் ஆங்காங்குள்ள போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு மாற்றும்பணி 1975 ஆம் ஆண்டு மார்ச் திங்கள் 31-ம் நாளுக்கு முன்னர் செய்து முடிக்கப்படும். அரசுப் போக்குவரத்துத் துறை விரைவுப் பேருந்துப் பணிகளை மட்டுமே நடத்தி வரும். முக்கியப் புனிதப்பயணத் தலங்களான பழனி, ராமேஸ்வரம், திருச்செந்தூர், கன்னியாகுமரி போன்ற இடங்களுக்குப் பல்வேறு இரவுநேர விரைவுப் பேருந்துப் பணியை துறை நடத்துகிறது. இத் துறை 1973-74 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 20·33 இலட்சம் ஆதாயம் ஈட்டியது ; 1974-75 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 177 இலட்சம் ஆதாயம் ஈட்டுமென எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

9. சென்னை எஸ்பிளனேடில் விரைவுப் பேருந்து நிலையம் ஒன்றை ரூ. 130 இலட்சம் மதிப்பீட்டுச் செலவில் கட்டும் பணி 1974-75-ல் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது. இரண்டாண்டுக் காலத்திற்குள் அது முடிக்கப்படும் என்று எதிர்பார்க்கப்

1975 ஏப்ரல் 7]

படுகிறது. பேருந்து மேடைகளும் ஓய்வு அறைகளும் 1975 ஆம் ஆண்டு மார்ச் திங்கள் 31-ம் நாளுக்குள் முடிக்கப்படும். முக்கியமான கட்டிடப்பணி 1975-76-ல் நிறைவேற்ற எடுத்துக் கொள்ளப்படும். மோட்டார் வண்டிகள் பராமரிப்பு நிறுவனம் தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துறையின் நிர்வாகக் கட்டுப்பாட்டில் உள்ளபோதிலும், துறையின் தனித்தியங்கும் ஒரு பிரிவாக இயங்கி வருகிறது. 3,000 அரசு வண்டிகள், துறை வண்டிகள், ஜீப்புகள், வேன்கள் ஆகியவற்றைப் பராமரிக்கும் பணி இந்நிறுவனத்திடம் ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளது. இந்த நிறுவனத்தின் நடவடிக்கைகளை விரிவுபடுத்தும் பொருட்டு காஞ்சிபுரம், திருச்சிராப்பள்ளி, நாகர்கோயில் ஆகிய இடங்களில் ரூ. 26·70 இலட்சம் செலவில் மூன்று பணிக்களரிகள் கட்டும் பணி மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது. 1975-76-க்குள் இப்பணியை முடிக்கத்திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. அதேபோல கோயம்புத்தூரில் இந்த நிறுவனத்திற்காக மற்றொரு பணிக்களரியைக் கட்டுவதற்கான பணி 1975-76-ல் மேற்கொள்ளப்பட்டு 1976-77-ல் முடிக்கப்படும்.

(II) பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம்

பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் 1,298 பேருந்துகளுடன் 1972 ஆம் ஆண்டு ஜனவரி 1-ம் நாள் அன்று அமைக்கப் பட்டது. 1974-75-ல் இக்கழகத்திற்கு மேலும் 253 புதிய, பேருந்துகள் சேர்க்கப்படும். இதனால் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 1,616 ஆகும். பெருநகர் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் அனைத்தும் பொது விதியாக விரயத்தில் செயல்படுகின்றன என்பது அனைவரும் அறிந்ததே. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் மட்டும் இதற்கு விதிவிலக்கல்ல. நடப்பாண்டில் ரூ. 120 லட்சம் விரயம் ஏற்படும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையில் கூடுதலாகப் பேருந்துகளைச் சேர்ப்பது குறித்து அனுமதிக்கப் பட்ட தேய்மானமே இதற்கு முக்கிய காரணமாகும். இக்கழகம் தற்போது நடத்தி வருகின்ற மாவட்ட வழித்தடப் பேருந்துகள் முற்றிலும் நாட்டுடைமையாக்கப்படும்போது அவைகள் மூலம் கிடைக்கும் ஆதாயம் இந்த விரயத்தைக் கணிசமான அளவுக்குக் குறைக்கும் என்று எதிர்பார்க்கப் படுகிறது. சென்னை மாநகரத்தில் போக்குவரத்து முறையை மேம்படுத்த இக்கழகத்திற்கு அண்மையில் மத்திய அரசு ரூ. 3 கோடி அனுமதித்துள்ளது. மேலும் 250 புதிய பேருந்துகளை வாங்குவதற்கு இந்தத் தொகை பயன்படுத்தப் பட்டு வருகிறது. வருவாயைப் பெருக்கவும், வழியில் நிற்கும் பயணிகளை ஏற்றாமல் செல்வது தொடர்பான பிரச்சினைகளைச் சமாளிக்கவும் 'ஊக்கத் தொகை வசூல்' திட்டத்தை இக்கழகம் கொண்டுவந்தது. இது ஊக்கமளிப்பதாயுள்ளது. பேருந்து நிறுத்தங்களில் பேருந்துகள் நின்று தங்களை ஏற்றிச் செல்வதில்லை என்று பொது மக்களிடமிருந்து புகார் எதுவும் தற்போது வருவதில்லை.

[1975 ஏப்ரல் 7

பயணச் சீட்டுக்களை அச்சடித்துப் பெறுவதற்கு பிற அச்சகங்களை நம்பியிருக்கும் நிலையை மாற்றி தன்னிறைவு அடையும் நோக்கத்துடன் பயணச் சீட்டு அச்சடிக்கும் அச்சகம் ஒன்று அமைக்கப்பட்டுள்ளது.

(III) சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம்

சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் ரூ. 1 கோடி அனுமதிக்கப்பட்ட மூலதனத்துடன் 1972 ஆம் ஆண்டு மார்ச் திங்கள் 1-ம் நாளிலிருந்து செயல்படத் தொடங்கியது. இதில் ரூ. 35 லட்சம் செலுத்தப்பட்ட பங்கு மூலதனமாகும். இக் கழகத்தில் 109 பேருந்துகள் இருந்தன. 1972-ல் 109 பேருந்துகள் இருந்ததற்கு மாறாக, 1975-ம் ஆண்டு பிப்ரவரி 1-ம் நாளில் 453 பேருந்துகள் உள்ளன. கோயம்புத்தூர், மகளிரின் நீண்ட காலத்தேவையை நிறைவு செய்யும் பொருட்டு 1973 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்கள் 15-ம் நாளிலிருந்து இக்கழகம் மகளிருக்கென்று தனிப்பட்ட பேருந்துகளை ஓட்டத் தொடங்கியது. ஏனைய அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் போலவே, இக்கழகமும் கிராமப் பகுதிகளில் ஆதாயம் தராத சில வழித்தடங்களில் சமுதாயத் தொண்டு என்ற வகையில் சில பேருந்துகளை விடுகிறது. பொது மக்களின் வசதிக்காக கோயம்புத்தூர் நகரத்தில் தானியங்கி சாலைப் போக்குவரத்து அடையாள விளக்கை அமைத்துள்ளது. கோயம்புத்தூர், உதகமண்டலம் நகரங்களில் பேருந்து நிறுத்தங்களில் பயணிகள் நிற்பதற்கான நிழற் குடைகளை நிறுவியுள்ளது.

போக்குவரத்து ஏற்பாட்டை மேம்படுத்த, இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகம் 'ஆலோசனைப் பிரிவு' ஒன்றை ஏற்படுத்தியுள்ளது. மேகாலய அரசும், சென்னை மாநகராட்சியும் தங்கள் பணிக்காக இப்பிரிவை ஏற்கெனவே அணுகியுள்ளன. இக்கழகத்தின் உடனுழைப்புடன் அரசு புதியதொரு திட்டம் ஒன்றை அறிவித்துள்ளது; அதாவது பயணிப் பேருந்தில் டீசல் எண்ணெய் மிச்சமாகும் வகையிலும் சிக்கனமான எரி பொருளைப் பயன்படுத்தும் வகையில் லேசான எடையுள்ள பேருந்து கட்டுவதற்கான வடிவமைப்பை உருவாக்குவதற்கும் ஆக்கப்பூர்வமான கருத்துக்களை அளிக்கின்ற நபருக்கு அல்லது நிறுவனத்திற்கு முறையே ரூபாய் ஒரு லட்சம், ரூ. 50,000 பரிசு கொடுக்கும் புதிய திட்டம் ஒன்றை அரசு அறிவித்துள்ளது. இத்திட்டத்திற்கு வரும் விண்ணப்பங்களை ஆய்வு செய்து "சிறந்த கருத்துரையை" தெரிந்தெடுக்க டாக்டர் நாயுடம்மாவின் தலைமையில் உயர் நிலைக்குழு ஒன்று அமைக்கப்பட்டுள்ளது. மேற்சொன்ன இரு போட்டிகள் குறித்தும் விண்ணப்பங்கள் வந்து கொண்டிருக்கின்றன. விண்ணப்பங்களைப் பெறுவதற்கு இறுதி நாளான 1975 ஆம் ஆண்டு மார்ச் திங்கள் 31-ம் நாளுக்குப் பின்னர் அவை ஆய்வுக்கு எடுத்துக்கொள்ளப்படும்.

1975 ஏப்ரல் 7]

இக்கழகம் 1974-75 ஆம் ஆண்டிலும் தனது திறமையை தொடர்ந்து நிலைநாட்டி வந்துள்ளது. 1974-75-ல் ரூ. 17 லட்சம் ஆதாயம் ஈட்டும் எனவும் 1975-76-ல் ரூ. 20 லட்சம் ஆதாயம் ஈட்டும் எனவும் எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. எரி பொருள் பற்றாக்குறை காரணமாகவும் மீண்டும் தூய்மைப் படுத்தும் இயந்திரம் (Recycling Plant) ஒன்றை அமைப்பதற்கான சாத்தியக் கூறுகள் குறித்து இக்கழகம் ஆய்வு செய்து வருகிறது. இக்கழகத்தின் ஊழியர்களுக்கு ஊதியத்தில் 32½ சதவீதம் ஊதியக் கொடையாக வழங்கப் பட்டது.

(IV) சோழன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம்

கும்பகோணம் ஸ்ரீராமவிலாஸ் பஸ் சர்வீஸ் லிமிடெட், கும்பகோணம், திருவாளர்கள் ராமன் அண்டு ராமன் நிறுவனம் ஆகியவற்றைச் சேர்ந்த பேருந்துகளையும் அண்மையில் ஸ்ரீ சக்தி விலாஸ் பஸ் சர்வீஸ், பொறையாறு நிறுவனத்தின் பேருந்துகளையும் தமிழ்நாடு 1971 ஆம் ஆண்டு பேருந்து உரிமையாளர்கள்-பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப் படுத்துதல்) சட்டத்தின்கீழ் எடுத்துக்கொண்டு இக்கழகம் 1972 ஆம் ஆண்டு மார்ச் திங்கள் 1-ம் நாள் முதல் செயல் படத் தொடங்கியது. இக்கழகம் 1973-74-ல் ரூ. 10.74 லட்சம் ஆதாயம் ஈட்டியது. தமிழ்நாடு அரசுக்கு ரூ. 1.92 லட்சம் ஈவுத்தொகையாகச் செலுத்தியது. 1974-75-லும் 1975-76-லும் ரூ. 15 லட்சம் ஆதாயம் ஈட்டும் என்று மதிப்பிடப்பட்டுள்ளது. பேருந்துகள் எடுத்துக்கொள்ளும் போது, இக்கழகத்தில் 176 பேருந்துகள் இருந்தன. அது தற்பொழுது 462 பேருந்துகளாக அதிகமாகியுள்ளது. தஞ்சாவூர், திருச்சிராப்பள்ளி மாவட்டங்களில் பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணியை நடத்தும் பொறுப்பு இதனிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளது. கும்பகோணத்தில் ரூ. 40 லட்சம் மதிப்பீட்டுச் செலவில் நவீனப் பணிக்களரி ஒன்றை இக்கழகம் கட்டியுள்ளது. தஞ்சாவூர் நகரில் போக்குவரத்துத் தீவுகளைக் கட்டுவதற்கு இக்கழகம் ரூ. 1 லட்சம் செலவிட்டது. கும்பகோணத்தில் கண் சிகிச்சை மருத்துவமனை ஒன்றைக் கட்டுவதற்காகவும், உடல் ஊனமுற்றோருக்கான முதலமைச்சர் புதுவாழ்வு நிதிக்கும் கணிசமான தொகையை நன்கொடையாக அளித்துள்ளது.

(V) அண்ணா போக்கு வரத்துக் கழகம்

இக்கழகம் 45 பேருந்துகளுடன் 1973 ஆம் ஆண்டு பிப்ரவரி திங்கள் 15-ம் நாளிலிருந்து செயல்படத் தொடங்கியது. சேலம், தருமபுரி மாவட்டங்களில் அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையின் சொத்துக்கள் இக்கழகத்திற்கு மாற்றப்பட்டன,

[1975 ஏப்ரல் 7

மேலும், சேலம், தருமபுரி மாவட்டங்களில் உள்ள கூட்டுறவு மோட்டார் போக்குவரத்துச் சங்கங்கள் மூன்றினையும் இக் கழகம் மேற்கொண்டுள்ளது. இக்கழகத்தில் தற்போது 123 பேருந்துகள் உள்ளன. 1974-75-ல் ரூ. 3 லட்சமும், 1975-76-ல் ரூ. 10 லட்சமும் ஆதாயம் ஈட்டும் என்று எதிர் பார்க்கப்படுகிறது.

(VI) கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம்.

இக்கழகம் 1974-ஆம் ஆண்டு சனவரி திங்கள் 1-ம் நாளில் செயல்படத் தொடங்கியது. இது செயல்படும் பகுதி திரு நெல்வேலி, கன்னியாகுமரி மாவட்டங்களாகும். எனவே, இப் பகுதிகளில் இயங்கிய தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துத் துறைப் பேருந்துகளும், பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளும் இக்கழகத்திற்கு மாற்றப்பட்டன. இக் கழகம் 458 பேருந்துகளுடன் தன் பணியைத் தொடங்கியது. தற்போது 522 பேருந்துகளைக் கொண்டுள்ளது. 1974-75 நடப்பாண்டில் விரயம் ஏதுமின்றி தனது கணக்குகளை முடிக்க இருக்கிறது. 1975-76-ல் ரூ. 22 லட்சம் ஆதாயத்தை ஈட்டும்.

(VII) பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம்.

சென்னை சதர்ன் ரோட்வேஸ் பிரைவேட் லிமிடெட் நிறு வனத்திடமிருந்து பேருந்துகளை தமிழ்நாடு 1971-ஆம் ஆண்டு பேருந்து உரிமையாளர்கள் பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப் படுத்தல்) சட்டத்தின் கீழ் கழகத்திற்கு மாற்றப்பட்டு 1972-ஆம் ஆண்டு சனவரி திங்கள் 17-ம் நாள் முதல் பாண்டி யன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம் செயல்படத் தொடங் கியது. ரூபாய் 5 கோடி அதிகாரம் பெற்ற மூலதனத்துடனும், ரூபாய் 30 லட்சம் செலுத்தப்பட்ட மூலதனத்துடனும் செயல் படத் தொடங்கியது. 346 வண்டிகளுடன் இது செயல் படத் தொடங்கியது. தற்போது இக்கழகத்தில் 507 பேருந் துகள் உள்ளன.

மதுரை, இராமநாதபுரம், திருநெல்வேலி ஆகிய மாவட் டங்களே இக்கழகம் செயல்படும் பகுதி எனமுதலில் முடிவு செய்யப்பட்டது. 1974-ஆம் ஆண்டு சனவரி திங்கள் 1-ம் நாள் முதல் கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்தை நிறுவியதால், திருநெல்வேலி மாவட்டத்தில் இயங்கிய பேருந்துகள் அனைத்தும் அந்தப் புதிய கழகத்திற்கு மாற்றப் பட்டன. இக்கழகம் செவ்விய முறையில் செயல்பட்டது. 1974—75-ல் ரூ 5·13 லட்சம் ஆதாயம் ஈட்டுமென்று எதிர் பார்க்கப்படுகிறது.

1975 ஏப்ரல் 7]

(VIII) தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம்.

போக்குவரத்துக் கழகம் ஒன்றின் நிர்வாகத் திறனைக் கருத்திற்கொண்டு, தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துத் துறை, பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம், சோழன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகியவை இம்மாவட்டத்தில் இயக்கிய 172 பேருந்துகளை மேற்கொண்டதன் மூலம் வட ஆர்க்காடு, தென் ஆர்க்காடு மாவட்டங்களிலுள்ள பேருந்துப் போக்குவரத்து முறைக்கு புதிய கழகம் ஒன்று 1975-ம் ஆண்டு சனவரி திங்கள் 16-ம் நாள் முதல் அமைக்கப்பட்டது. இந்த புதிய கழகத்திற்கு விழுப்புரம் தலைமையிடமாகும். வழித்தடத்தையும், எரிபொருளையும் சிக்கனமான முறையில் பயன்படுத்திப் பொதுமக்களுக்குச் சிறந்த முறையில் பேருந்துப் பணியை அளிப்பதே இந்தப் புதிய கழகத்தின் பரந்த நோக்கமாகும். ஆதாயம் தரத்தக்க வணிகக் கொள்கையின் அடிப்படையில் இப் புதியக் கழகம் செயல்படும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. இக் கழகத்தின் அதிகாரம் பெற்ற மூலதனம் ரூ. 1 கோடியாகும். பங்குத் தொகை மூலதனம் ரூ. 35 லட்சமாகும். இதில் பெரும் பகுதி இக்கழகத்திற்கு மாற்றப்பட்டு சொத்துக்களின் மூலமாகப் பெற்றதாகும்.

இந்த ஏழாவது புதிய கழகத்தில் 172 பேருந்துகள் உள்ளன. அதனுடைய செயல்திறனை இவ்வளவு விரைவில் ஆய்வு செய்ய முடியாது. 1975–76-ல் நல்ல ஆதாயத்தை ஈட்டும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

பொது :

(i) தற்போது போக்குவரத்துக் கழகங்களில் முகைமையில் பணியாற்றுகின்ற தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துத் துறை பணியாளர்களிடமிருந்தும், மற்றவர்களிடமிருந்தும் அவர்கள் தொடர்ந்து அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையிலேயே பணியாற்றுகிறார்களா அல்லது கழகங்களில் பணியாற்றுகிறார்களா என்பதை அறிய நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டுள்ளன. ஒருமுறை கொடுக்கப்பட்ட விருப்ப உரிமை இறுதியானதாகும். இது குறித்து 1975–76-ல் முடிவான ஆணைகள் பிறப்பிக்கப்படும் என்று நம்பப்படுகிறது. பணி நிலைமைகள் ஒரு சீராக அமைய இது வழிகோலும். இரு வேறு நிர்வாகக் கட்டுப்பாட்டு முறையை இது தவிர்க்கும்.

[1975 ஏப்ரல் 7

(ii) பேருந்துப் போக்குவரத்தை நடத்துவதில் ஏற்படும் பிரச்சினைகள் குறித்து அவ்வப்போது போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு ஆலோசனை நல்கி அவைகளின், திறமையை மேம்படுத்த உதவுவதற்காக முன்னாள் பேருந்து உரிமையாளர்களான திருவாளர்கள் என். மகாலிங்கம், எல். ஜி. வரதராஜ், டி. எஸ். கிருஷ்ணு, திரு. வித்தியாசங்கர், வரி விதிப்புச் சட்ட வல்லுநர், திரு. சங்கரநாராயணன், பட்டயக் கணக்கர் டாக்டர் பிரைட்சிங், உறுப்பினர் மாநிலத் திட்ட ஆணைக்குழு ஆகியோரைக் கொண்ட வல்லுநர் குழு ஒன்று அமைக்கப் பட்டுள்ளது.

(iii) 1·85 லட்சம் கிலோ மீட்டர் ஓடியுள்ள அல்லது இரண்டாண்டுகள் பணி முடித்துள்ள ஆகிய இவற்றில் எது பிந்தியதோ அந்நாளன்று அத்தகைய தமிழ்நாடு அரசின் நீள் தொலைவு விரைவுப் பேருந்துகளுக்குப் பதிலாக, 1975–76-ல் ரூ. 1 கோடி செலவில் புதிய பேருந்துகளை வாங்குவதற்கு அரசு திட்டமிட்டுள்ளது.

(iv) 1975–76-ல் கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம் தனது பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையைக் கூடுதலாக்குவதற்காக ரூ. 30 லட்சம் கடன் வழங்க அரசு கருதியுள்ளது.

(v) தருமபுரி மாவட்டத்தில் பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்கும் வரை அண்ணு போக்குவரத்துக் கழகத்திற்குப் பங்கு மூலதனமாக ரூ. 1,000 அடையாளத் தொகையாக வழங்கப்பட்டுள்ளது.

(vi) திறமையான, போதுமான, சிக்கனமான உரிய வாறு ஒருங்கிணைக்கப்பட்ட சாலைப் போக்குவரத்துப் பணியை அளிப்பதற்காக, சுற்றுலா சொகுசுப் பேருந்துகள் உட்பட (மோட்டார் வண்டிகள் நீங்கலாக) ஒப்பந்த ஊர்திகளை நாட்டுடமையாக்கும் திட்டம் ஒன்று, 1939-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் IV-A அத்தியாயத்தின் கீழ் 1975 சனவரியில் வெளியிடப்பட்டுள்ளது.

(vii) 1974–75-ல், கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு ரூ 20 லட்சம் கடனுக வழங்கப்பட்டுள்ளது.

(viii) கோயம்புத்தூரில், மோட்டார் வண்டிகள் பராமரிப்பு நிறுவனத்திற்காக பணிக்களரி ஒன்றைக் கட்டுவதற்கு ரூ. 5 லட்சம் அனுமதிக்கக் கருதப்பட்டுள்ளது.

1975 ஏப்ரல் 7]

பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம்.

1974–75-ல் இக்கழகம் ரூ.5 கோடி அதிகாரமளிக்கப்பட்ட மூலதனத்துடனும், ரூ. 1 கோடி மூலதனத்துடனும் ஆரம்பிக்கப்பட்டது. 1975–76-ல் அரசு ரூ. 50 லட்சத்தை முதலீடு செய்யும். இக்கழகம் 1974-ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் 11-ம் நாள் அன்று நிறுவப்பட்டது. வெகு விரைவான முன்னேற்றம் அடைந்து வருகிறது. கப்பல் போக்குவரத்துப் பணியை மேற்கொள்ளுமாறு இந்திய அரசால் பல மாநிலங்களுக்கு அனுமதியளிக்கப்பட்டுள்ளபோதிலும், இந்த கப்பல் போக்குவரத்துப் பணியை முதலில் மேற்கொண்ட பெருமை தமிழ்நாட்டுக்கே உரியதாகும். இது உருவாக்கப்பட்ட 8 திங்கள் கால அளவுக்குள் முறையே ரூபாய் 75 லட்சம், 1,08 லட்சம் மதிப்பில் '' தமிழ்ப் பெரியார் ஈ. வெ. ரா. '', '' தமிழ் அண்ணா '' என்ற இரு கப்பல்களை 1974-ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்கள் 19, 1974-ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்கள் 9-ஆம் நாட்களில் வாங்கியுள்ளது. இரு கப்பல்களும் செயல்படத் தொடங்கியுள்ளன. பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம், 1974–75-ல் விரயம் ஏதுமின்றி தனது கணக்குகளை முடிக்கும் என்றும், 1975–76-ல் கணிசமான ஆதாயத்தை ஈட்டும் என்றும் எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

இணைப்பு—III

[45-ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க.]

கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்.

கோரிக்கை எண் 54—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் மீதான மூலதனச் செலவு.

சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் பற்றிய கொள்கை

விளக்கக் குறிப்பு.

நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துப் போக்குவரத்துத் துறை செயல்படுவது பற்றிய ஆய்வுரை மன்றத்தின் முன் வைக்கப்பட்டுள்ளது.

128-37--23

[1975 ஏப்ரல் 7

2. பல்வேறு வட்டாரப் பகுதிகளின் போக்குவரத்து பணிகளை ஏற்று கவனிப்பதற்காக, சிறியவையும் தனித்தியங்க வல்லவையுமான கழகங்கள் அமைக்கப்பட்டுள்ளது மதிப்புக்குரிய உறுப்பினர்களுக்கு நினைவிருக்கும். ''தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம்'' எனப்படுகிற புதிய போக்குவரத்துக் கழகம் ஒன்று, ஒரு கோடி ரூபாய் அனுமதிக்கப்பட்ட மூலதனத்துடன், விழுப்புரத்தைத் தலைமையிடமாகக் கொண்டு அமைக்கப்பட்டுள்ளது என்பதை அறிவிப்பதில் மகிழ்ச்சியடைகிறேன். இந்தக் கழகம், தென் ஆர்க்காடு, வட ஆர்க்காடு மாவட்டங்களில் முன்பு தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துத் துறை, பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம், சோழன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகியவை நடத்தி வந்த வழித்தடங்களை ஏற்றுக் கொண்டுள்ளது. இந்தக் கழகம் அமைக்கப்பட்டதையடுத்து, நமது மாநிலம் முழுமைக்கும் ஏழு போக்குவரத்துக் கழகங்களை நாம் கொண்டுள்ளோம். ஒவ்வொரு கழகமும், திறமையான, சிக்கனம் வாய்ந்த அதே சமயத்தில் பொதுமக்களுக்குச் சேவை செய்யும் நோக்கம் கொண்டுள்ள போக்குவரத்துப் பணி நடத்தும் பொறுப்புடையதாக உள்ளது. இந்தக் கழகங்களிடையே வேண்டத்தகாத போட்டியைக் களையவும், அந்தந்தக் கழகத்தின் அதிகார வரம்பை ஒருங்கிணைந்ததாகச் செய்யவும், 200 கிலோ மீட்டர்களுக்கு குறைந்த வழித் தடங்கள் அனைத்தையும் இந்தக் கழகங்கள் நடத்தும் என்று ஆணையிடப்பட்டுள்ளது. இந்தக் கழகங்கள் அமைவுற்று அதனதன் அதிகார வரம்புகளில் மாற்றங்கள் செய்து முடிக்கப் பெற்றதன் பலனாக, அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையிடம், நீள் தொலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளை நடத்த 350 பேருந்துகள் மட்டுமே உள்ளன.

3. சென்னை மாநகரில் போக்குவரத்து அமைப்பைச் சீரமைப்பதற்கு பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு இந்திய அரசு ரூ. 3·00 கோடி கடனாக அனுமதித்துள்ளது. இந்தக் கடனைக் கொண்டு, பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் 253 பேருந்துகளை வாங்கிச் சேர்த்துள்ளது. 1975–76-லிருந்து மேலும் மூன்றாண்டு காலத்திற்கு ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 5 கோடி தொடர்ந்து உதவுமாறு இந்திய அரசிடம் கேட்டுள்ளது. ஆனால், இந்திய அரசு, இந்த உதவியை 1975–76-லிருந்து நிறுத்தி விட்டதாகத் தெரிவித்து இந்த வேண்டுகோளை மறுத்துவிட்டது.

1975 ஏப்ரல் 7]

4. சேரன், சோழன், பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகங்கள், டீசல், டயர் விலை உயர்வு, மோட்டார் வண்டிகள் வரி உயர்வு ஏற்பட்ட போதிலும் கூட போதிய ஆதாயங்களைக் காட்டியுள்ளது. சிறிய கழகங்கள்—அதாவது கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம், அண்ணு போக்குவரத்துக் கழகம் அதிக விரயம் இல்லாமல் நிர்வாகம் நடத்த முடிந்துள்ளன. ஆனால், பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் பற்றி அவ்வாறு கூறுவதற்கில்லை. மாநகர்ப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பொதுவாக ஆதாயம் தரக்கூடியவை என்று கூறுவதற்கில்லை. ஏனெனில், போக்குவரத்தில் பெரும்பகுதி நெரிசல் மிக்க ஆறு முக்கியமான மணி நேரங்களில் நடைபெறுகிறது. நெரிசல் இல்லாத மற்ற ஒன்பது மணி நேரங்களில், பயணிகள் கூட்டம் பொதுவாக 45 சதவீதம் மட்டும் இருக்கும். பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் ரூ. 1,20 லட்சம் மட்டுமே விரயம் காட்டும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துத் துறை ரூ. 1,77 லட்சம் ஆதாயத்துடன் கணக்கு முடிக்குமென்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. போக்குவரத்துத் துறையின் மூலமாகக் கிடைக்கும் மொத்த ஆதாயம் ரூ. 2,17 லட்சம் ஆக இருக்கும். பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தால் ஏற்பட்ட ரூ. 1,20 லட்சம் விரயத்தை ஈடு செய்த பிறகு, இந்தத் துறையிலிருந்து கிடைக்கக் கூடிய நிகர ஆதாயம் ரூ. 97 லட்சமாக இருக்கும்.

5. முதலமைச்சர், 10—3—1975-ல் வரவு-செலவுத் திட்ட விவாதத்திற்குப் பதிலளிக்கையில், தமிழ்நாடு பொருள் போக்குவரத்துக் கழகம் (Tamil Nadu Goods Transport Corporation) அமைக்க அரசு முடிவு எடுத்திருப்பதாக அறிவித்தார். இந்தக் கழகம் அமைவதற்கான ஆணைகள் பிறப்பிக்கப்பட்டு, இக்கழகம் பதிவு செய்யப்பட்டுள்ளது. இது தனது பணியை விரைவிலேயே 1975–76 ஆம் ஆண்டு முடிவுக்குள் தொடங்குமென்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. இந்தக் கழகத்திற்கு 100 லாரிக்கும் மேலாக வண்டிகளின் எண்ணிக்கை இருக்கும். தமிழ்நாடு பொருள் போக்குவரத்துக் கழகம் வணிகப் பணிகளை மேற்கொள்வதுடன், இன்றியமையாத பொருட்களை எடுத்துச் செல்வதில் உணவுப் பொருள் வழங்கல் கழகத்திற்குத் துணைபுரியும். இக்கழகம் முன்னள் ராணுவத்தினர் பலருக்கும் வேலை வாய்ப்பளிக்கும்.

6. தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதிக் கழகமும் பதிவு செய்யப்பட்டுள்ளது. இக்கழகம், போக்குவரத்துக் கழகங்களின் விரிவாக்கம், நாட்டுடைமைத் திட்டம்

பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் இவற்றுக்கு வேண்டிய நிதி உதவி செய்வதற்கு, கடனீட்டுப் பத்திரங்கள் வைப்பீடுகள் மூலமாகவும், மற்ற நிதி வழங்கு நிறுவனங்களிடமிருந்து கடனுகவும் பெற்று நிதி திரட்டும்.

7. எரிபொருள் சிக்கனம்—இலேசான கூடு வடிவமைப்பு ஆகியவற்றில் தேசீயப் போட்டி ஒன்று நடத்தப்படும் என்று அறிவிக்கப்பட்டது. எரிபொருள் சிக்கனம் பற்றி சிறந்த கருத்து அளிப்பவருக்கு ஒரு லட்சம் ரூபாய் பரிசு அளிக்கப்படுமென்றும் இலேசான கூட்டு வடிவமைப்பு (Design of ight body) பற்றி சிறந்த கருத்து தெரிவிப்பவருக்கு ரூ. 50,000 பரிசளிக்கப்படுமென்றும் அறிவிக்கப்பட்டது. நாட்டில் எரிபொருள் சிக்கனத்தை உருவாக்கக் கூடிய ஆக்கபூர்வமான கருத்துக்கள் அளிக்க மக்கள் முன் வருவதற்கு ஊக்கமளிப்பதே இத்திட்டத்தின் நோக்கமாகும். சிறந்த கருத்துறைகளைத் தெரிந்தெடுக்க இந்திய அறிவியல் ஆராய்ச்சிக் கழகத்தின் தலைமை இயக்குநரான டாக்டர் நாயுடம்மா தலைமையில் உயர் நிலைக்குழு ஒன்று அமைக்கப்பட்டுள்ளது.

8. பேருந்துப் பணியை நடத்துவது குறித்தும், அதனுடன் இணைந்த பிரச்சினைகள் குறித்தும் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்து நிறுவனங்களுக்கு ஆலோசனை நல்க அனுபவம் வாய்ந்த பேருந்து உரிமையாளர்கள், கம்பெனி சட்ட வல்லுநர்கள், பட்டயக் கணக்காயர்கள் ஆகியோரைக் கொண்ட வல்லுநர் குழு ஒன்றையும் அரசு ஏற்படுத்தியுள்ளது. இக்குழு இரண்டு முறை கூட்டம் நடத்தி பயன் மிகு ஆலோசனைகளை நல்கியது.

9. பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம், 1974 ஏப்ரல் திங்களில் கூட்டுப் பங்கு நிறுவனமாகப் பதிவு செய்யப்பட்டது. தொழில் தொடங்குவதற்கான சான்றிதழையும் அதே திங்களில் பெற்றது. பொதுத் துறையில் இது போன்ற கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் ஒன்று நாட்டிலேயே மாநில அரசு தொடங்குவது இதுதான் முதல் முறையாகும். தமிழகத்தில் அனல் மின் நிலையங்களுக்கும் ஏனைய தொழில்களுக்கும் தேவையான நிலக்கரியை கிழக்குக் கடற்கரையிலுள்ள துறைமுகங்களிலிருந்து தமிழ்நாட்டிலுள்ள சென்னை, தூத்துக்குடி ஆகிய துறைமுகங்களுக்கும் ஏனைய துறைமுகங்களுக்கும் எடுத்துச் செல்லவே இக் கழகம் ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளது. நமது நாட்டிற்கும் பிற நாடுகளுக்குமிடையே

1975 எப்ரல் 7]

வளர்ந்து வரும் வாணிகத்தில் படிப்படியாகக் கலந்து கொள்ளும் வகையில் இக் கழகம் நாளடைவில் தனது செயல் வரம்பைப் பெருக்கிக் கொள்ளும்.

10. இக் கழகத்தின் அதிகாரமளிக்கப்பட்ட மூலதனம் ரூ. 5 கோடி. இதில் ரூ. 2 கோடி மதிப்புள்ள பங்குகள் வெளியிடப்பட்டுள்ளன. தற்போதைய செலுத்தப்பட்ட பங்கு மூலதனம் ரூ. 1 கோடி. ஒவ்வொன்றும் ரூ. 10 மதிப்புள்ள 20,00,000 பங்குகள் உள்ளன. ஆனால் பங்கு ஒன்றுக்கு செலுத்தப்பட்ட மூலதனம் ரூ. 5 ஆகும். 1975—76-ல் ரூ. 50 லட்சம் முதலீடு செய்யத் திட்டமிடப் பட்டுள்ளது. இக்கழகம் இயக்குநர்கள் குழு ஒன்றினால் நிர்வகிக்கப்படுகிறது. இக்குழு தலைவர்—மேலாண்மை இயக்குநரின் தலைமையில் செயல் படுகிறது. அவருக்கு உதவியாக நிர்வாக இயக்குநர் ஒருவர் செயல்படுகின்றார். இக் கழகத்தில் இரண்டு கடல்துறை வல்லுநர்கள் உள்ளனர். இவர்கள் தொழில் நுட்ப விவகாரங்களுக்குப் பொறுப்பு வகிக்கின்றனர்.

11. இக் கழகம் இரண்டு கப்பல்களை வாங்கியுள்ளது. ஒன்று திருவாளர்கள் இந்தியா ஷிப்பிங் கம்பெனியிடமிருந்து ரூ. 75 லட்சத்திற்கும் மற்றொன்று ஜப்பான் நாட்டிடமிருந்து ரூ. 108·8 லட்சத்திற்கும் வாங்கப்பட்டுள்ளது. இந்தியா ஷிப்பிங் கம்பெனியிடமிருந்து வாங்கிய கப்பலின் விலை குறித்து மாநில அரசு இக் கழகத்திற்கு ரூ. 60 லட்சம் முன் பணம் வழங்கியுள்ளது. ஜப்பானிலிருந்து கப்பல் வாங்குவதற்காக, சென்னை, இந்திய ஸ்டேட் வங்கி, தங்களது லண்டன் அலுவலகத்திலிருந்து ரூ. 1 கோடி கடன் பெறக் கழகத்திற்கு உதவி புரிந்துள்ளது. இக்கடன் பத்து அரை ஆண்டுத் தவணைகளில் ஐந்தாண்டுக் கால அளவில் திருப்பிச் செலுத்தப்படத்தக்கதாகும். இக்கழகம் முதல் கப்பலை 1974 டிசம்பர் 20-ம் நாளன்று பெற்றுக் கொண்டது. இக் கப்பலுக்கு ‘‘ தமிழ் பெரியார் ஈ.வே.ரா’’ எனப் பெயரிடப் பட்டுள்ளது. இரண்டாவது கப்பல் அண்மையில் வந்து சேர்ந்துள்ளது. இதற்கு ‘‘ தமிழ் அண்ணா ’’ என்று பெயரிடப் பட்டுள்ளது. இந்த இரு கப்பல்கள் வெள்ளோட்டம் விடப் பட்டதையொட்டி இக் கழகம் தனது கப்பலோட்டும் பணிகளைத் தொடங்கியுள்ளது. 1975 மார்ச் இறுதிக்குள், கடனைத் திருப்பிச் செலுத்துவதற்குரிய தவணைக்குத் தேவையான, போதிய தொகையை இக் கழகம் ஈட்டிவிடும் என்று நம்பப்படுகிறது.

12. இம் மாநிலத்தில் உள்ள பேருந்துப் போக்குவரத்து முழுவதையும் ஐந்தாண்டுகளுக்குள் நாட்டுடைமையாக்க வேண்டும் என்பது நமது அரசின் நோக்கமாகும். ஆனால், நீதிமன்றங்களில் வழக்குகள் தொடரப்பட்டதன் விளைவாக, இதில் அதிக முன்னேற்றம் காண இயலவில்லை. வழக்குகள் இருப்பினும், நாட்டுடைமையாக்கும் பணியை விரைவுப் படுத்துவதற்காக, அரசு தேவையான ஆணைகள் பிறப்பித் துள்ளது. அதாவது பேருந்து வழித்தடத்தின் 50 சதவீதம் மாநில நெடுஞ்சாலை அல்லது தேசீய நெடுஞ்சாலையில் அமைந் திருந்து, அந்த வழித்தடங்களில் பேருந்து விடும் உரிமையை வைத்திருக்கும் உரிமையாளர்கள் உரிமத்தைப் புதுப்பித்துக் கொள்ளும் சமயம் வருகையில், அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அந்த வழித் தடங்களுக்கான உரிமங்கள் பெற விண்ணப்பம் செய்து கொள்ள வேண்டும். புதிய வழித் தடங்கள் 75 மைல்களுக்கு மேற்பட்டிருக்கும் நேர்வுகளில் அல்லது அப்புதிய வழித் தடங்களின் 50 சதவீதம் அல்லது அதற்கு மேற்பட்ட பகுதி தேசீய நெடுஞ்சாலையில் அல்லது மாநில நெடுஞ்சாலையில் அமைந்திருந்தால், மாநில அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அந்தப் புதிய வழித்தடங் களுக்கு உரிமம் வேண்டி விண்ணப்பம் செய்யவேண்டும் என்றும் ஆணைகள் பிறப்பிக்கப்பட்டுள்ளன.

13. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் நீங்கலாக, கடந்த ஆண்டில் ஆதாயம் ஈட்டாத பல்வேறு போக்குவரத்துக் கழ கங்கள், 1975–76-ம் ஆண்டில் ஆதாயம் ஈட்டத் தொடங் கும். தனியார் துறையில் உள்ள பேருந்து உரிமையாளர்கள் போன்று இப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஆதாயம் ஈட்டு மென்று எதிர்பார்க்க முடியாது. ஏனெனில் ஆதாயம் கிட்டாத வழித்தடங்களிலும் பேருந்துப் பணியை நடத்த வேண்டிய சமுதாயப் பொறுப்பை அவை ஏற்றுக் கொண் டுள்ளன. எனினும், பல்வேறு போக்குவரத்துக் கழகங் களில் மனமுவந்து பணிபுரியும் 35,000 தொழிலாளர்களின் திறமையான பணியின் காரணமாக, இக்கழகங்களில் நாம் செய்துள்ள முதலீட்டிற்கு அதிக அளவு ஆதாயம் கிட்டும் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

இணைப்பு IV.

[45- ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க.]

தமிழ்நாட்டில் சாலைப் போக்குவரத்து 1974-75—ஆய்வுரை போக்குவரத்துத் துறையின் அமைப்பு.

கீழ்க்கண்ட சட்டங்களையும் அவற்றின்கீழ் இயற்றப்பட்டுள்ள விதிகளையும் செயற்படுத்துவது தான் போக்குவரத்துத் துறையின் முக்கியப் பணிகளாகும்:—

(1) 1939-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம்.

(2) தமிழ்நாடு 1974-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம்.

போக்குவரத்துத்துறை, போக்குவரத்துத்துறை ஆணையாளரின் நிர்வாகப் பொறுப்பில் செயல்படுகிறது. போக்குவரத்துத்துறை ஆணையாளர் வருவாய்த் துறை வாரியத்தின் உறுப்பினராவார். இவர், மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரியுமாவார். தலைமை யிடத்தில் போக்குவரத்துத்துறை ஆணையாளருக்குத் துணை ஆணையாளர் இருவர் உதவிபுரிந்தார்கள். அரசு போக்குவரத்து நிறுவனங்களின் வண்டிகளுக்கு உரிமம் வழங்குதல் முதலிய தொடர்பான பணிகளைக் கவனிப்பதற்காக போக்குவரத்துத்துறை துணை ஆணையாளர் ஒருவரும் இருந்தார். மாவட்டங்களில் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்களே வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளாக இருந்தனர். இவர்களுக்குச் செயலாளர்களாக வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர்கள் உதவிபுரிந்தனர். சென்னை மாநகரில், போக்குவரத்துத்துறை துணை ஆணையாளர் (நாட்டுடைமையாக்கல்), சென்னை மாநகர் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியாகவும் செயல்பட்டார்.

சாலைப் போக்குவரத்து குறித்த வளர்ச்சியையும், பயணிகள் போக்குவரத்தினை நாட்டுடைமையாக்கலைப் படிப்படியாக உயர்த்துவதையும் கருத்தில் கொண்டு போக்குவரத்துத் துறையானது 15—9—1974-ஆம் நாளிலிருந்து சீரமைக்கப்பட்டுள்ளது. சீரமைக்கப்பட்ட அமைப்பில் சென்னைமாநகர் நீங்கலாக இம்மாநிலம் தொண்டை மண்டலம், சோழமண்டலம், பாண்டி மண்டலம், கொங்கு மண்டலம் ஆகிய நான்கு மண்டலங்களாகப் பிரிக்கப்பட்டுள்ளது. ஒவ்வொரு மண்டலமும் போக்குவரத்துத் துறை துணை ஆணையாளர் ஒருவரின் கட்டுப்பாட்டில் இயங்கும்

மாவட்ட ஆட்சித் தலைவருக்குப் பதிலாகப் போக்குவரத்துத்துறை துணை ஆணையாளர், அந்தந்த மண்டலத்தில் வட்டாரப் போக்கு வரத்து அதிகாரியாகச் செயல்படுகிறார். ஒவ்வொரு வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிக்கும் செயலாளர் ஒருவர் உதவி புரிகிறார். நான்கு மண்டலங்கள் ஒவ்வொன்றிலும், மோட்டார் வண்டி ஆய்வாளர் ஒருவரும், மோட்டார் வண்டி உதவி ஆய்வாளர் ஒருவரும் அடங்கிய பறக்கும் படைப் பிரிவொன்று இணைக்கப் பட்டுள்ளது. இவ்வாறு சென்னை மாநகர் உள்பட ஐந்து மண்டலங்கள் உள்ளன. வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளின் தலைமையிடங்களும், அவர்களின் அதிகார வரம்புகளும் கீழே காட்டப்பட்டுள்ளன :—

வரிசை எண்ணும், மண்டலங்களின் பெயரும்.	தலைமையிடம்.	மாவட்டங்கள்.
(1)	(2)	(3)
(1) தொண்டைமண்டலம்.	சென்னைமாநகா ..	செங்கற்பட்டு, வட ஆர்க்காடு, ஆர்க்காடு.
(2) சோழமண்டலம் ..	திருச்சிராப்பள்ளி.	திருச்சிராப்பள்ளி, தஞ்சாவூர், புதுக் கோட்டை.
(3) பாண்டிமண்டலம் ..	மதுரை	மதுரை, இராமனாத புரம், திருநெல்வேலி, கன்னியாகுமரி.
(4) கொங்குமண்டலம் ..	கோயம்புத்தூர் ..	கோயம்புத்தூர், நீல கிரி, சேலம், தர்மபுரி.
(5) சென்னை மாநகர் ..	சென்னை மாநகர் ..	சென்னை மாநகர்.

ஒரு மண்டலத்தின் பொறுப்பை ஏற்பதற்குப் போக்குவரத்துத் துறை துணை ஆணையாளர் ஒருவர் நியமிக்கப்பட்டிருப்பதால் தலைமையிடத்தில் உள்ள போக்குவரத்துத்துறை துணை ஆணையாளர் பதவி நீக்கப்பட்டுள்ளது. தற்போது போக்கு வரத்துத்துறை ஆணையாளருக்கு, மாநில போக்குவரத்து அதிகாரிக்குச் செயலாளராகப் பணிபுரியும் போக்குவரத்துத்துறை துணை ஆணையாளர் ஒருவரும் உதவிச் செயலாளர் மூவரும் முதுநிலைக் கணக்கு அதிகாரி ஒருவரும் புள்ளிவிவர அதிகாரி ஒருவரும் உதவி புரிகின்றனர். சென்னை போக்குவரத்துத்துறை துணை ஆணையாளர்-வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரி, அரசு

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

போக்குவரத்து நிறுவனங்களுக்கு உரிமம் வழங்கும் பொறுப்பில் போக்குவரத்துத்துறை துணை ஆணையாளராகத் (நாட்டுடைமையாக்கல்) தொடர்ந்து பணியாற்றுகிறார். அரசு நிறுவனங்களுக்கான இந்தப் பிரிவை மூடிவிட்டு அப்பணியை, நேர்விற்கேற்ப, சம்பந்தப்பட்ட வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிக்கு அல்லது மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரிக்கு மாற்றுவதென முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது.

சீரமைப்புத் திட்டம், மாவட்ட அமைப்பை மாற்றுவதற்கும், போக்குவரத்துத் துறையின் நேரிட அலுவலகங்களைத் தொடங்கவும் வகை செய்கிறது. அத்தகைய ஒவ்வொரு அலுவலகமும் மோட்டார் வண்டி ஆய்வாளர் ஒருவரின் பொறுப்பில் இருக்கும். ஒவ்வொன்றுக்கும் வகுத்துக் கொடுக்கப்படும் பகுதிக்குள் போக்குவரத்துத் துறையின் பணியினங்கள் அனைத்தையும் கவனித்துக் கொள்வதற்குத் தேவையான பணியாளர் அதில் இருப்பர். நிர்வாக வசதியை முன்னிட்டு இத்திட்டம் படிப்படியாகச் செயல்படுத்தப்பட்டு வருகிறது. வட்டார அமைப்பு 15—9—1974 முதற்கொண்டு சீரமைக்கப்பட்டிருக்க, நேரிட அலுவலகங்களின் சீரமைப்பு அடுத்த கட்டத்திலும் மாவட்ட அலுவலகங்களின் சீரமைப்பு பின்னரும் மேற்கொள்ளப்படும்.

வண்டிப்போக்குவரத்து வளர்ச்சியும் போக்குவரத்து வசதிகளும்

வண்டிப் போக்குவரத்து கடந்த 10 ஆண்டுகளில் ஒரே சீராகப் பெருகியுள்ளது. அதாவது, 1963-64-ஆம் ஆண்டில் 22,467 ஆக இருந்த வண்டிகளின் எண்ணிக்கை, 1973-74-ஆம் ஆண்டில் 46,346 ஆக உயர்ந்துள்ளது. கடந்த இரண்டு ஆண்டுகளின் புள்ளி விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

கீழ்க்காணும் நாள் வரை.	பயணிப் பேருந்துகள்		சரக்குவண்டிகள்	
	தனியார் துறை.	அரசுத் துறை.	வாடகை வண்டிகள்.	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1973 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்கள் 31 ஆம் நாள்.	5,550	3,902	15,409	2,667
1974—ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்கள் 31 ஆம் நாள்.	5,134	4,804	17,123	2,812

கீழ்காணும் நாள்வரை.	தனியார் வண்டிகள்.	ஒப்பந்த ஊர்திகள்.	ஏனைய போக்கு வரத்து ஊர்திகள்.	மொத்தம்.
		(6)	(7)	(8)
1973 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்கள் 31 ஆம் நாள்.		13,387	4,079	44,994
1974–ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்கள் 31 ஆம் நாள்.		13,515	8,850	52,238

பயணிப் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்க வேண்டும் என்னும் அரசின் கொள்கைக்கு ஏற்ப, பொதுத் துறையில் பயணிப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை பெருகி வருகிறது.

வாணிப வர்த்தக வளர்ச்சிக்கு ஏற்ப, மாநிலம் முழுவதற்குமான வாடகைப் பார வண்டிகள், தனியார் பார வண்டிகள் ஆகியவற்றுக்கான உரிமங்கள் தாராளமாகவே கொடுக்கப் படுகின்றன. 1974 ஆம் ஆண்டில் 1,859 சரக்கு வண்டிகள் அதிகரித்துள்ளன.

கடந்த இரண்டு ஆண்டுகளில் ஒப்பந்தப் பேருந்து உரிமங்கள் பெற்ற வண்டிகளின் எண்ணிக்கையை பின்வரும் அட்டவணை காட்டுகிறது:—

பின்வரும் நாளன்றுள்ளவாறு.	வாடகைக் கார்கள்.	சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்.	ஆட்டோ ரிக்ஷாக் கள்.	ஒப்பந்த ஊர்திகள்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1973 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்கள் 31 ம் நாள்.	7,993	1,798	3,429	167
1974 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்கள் 31 ம் நாள்.	7,465	2,014	3,888	148

இத்துடன் இணைக்கப்பட்டுள்ள வரை படம், 1964-65 ஆம் ஆண்டிலிருந்து தமிழ்நாட்டில் பயணிப் போக்குவரத்து மற்றும் பயணிப் போக்குவரத்தல்லாத பிற போக்குவரத்துகளில் ஏற்பட்டுள்ள வளர்ச்சியைக் காட்டுகிறது.

1975 ஏப்ரல் 7]

மாநிலங்களிடையிலான போக்குவரத்து.

தமிழ் நாட்டிற்கும் அண்டை மாநிலங்களுக்கும் இடையில் சாலை வழியிலான பயணிப்போக்குவரத்து தாராளமாக நடைபெறுவதற்காக மாநிலங்களுடன் ஒப்பந்தங்கள் செய்து கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) **தமிழ்நாடு-ஆந்திரப் பிரதேசம்.**—தற்போது செயலில் உள்ள இரு மாநில ஒப்பந்தம் 1972 ஆம் ஆண்டு மார்ச் 25 ஆம் நாளன்று செய்துகொள்ளப்பட்டதாகும். கூடுதலான சில போக்குவரத்துப் பணிகளுக்கு வகை செய்யும் ஒரு புதிய ஒப்பந்தத்தைச் செய்துகொள்ளுவதற்கான ஒரு செயற்குறிப்பு 5—8—1972 அன்று ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது. இதன்மூலம், தமிழ் நாட்டு வண்டிகள், ஆந்திரப் பிரதேசத்திற்குள் நாள்தோறும் குறைந்தது 157 முறை போய் வரலாம். உயர்ந்த அளவு அன்றாடம் 360 முறை போய் வரலாம். ஆக மொத்தத்தில் குறைந்தது 8,512 கி. மீட்டரும் உயர்ந்த அளவு 19,740 கி. மீட்டரும் பயணம் செய்யலாம். ஆந்திரப் பிரதேச வண்டிகளைப் பொறுத்த வரையில் தமிழ் நாட்டிற்குள் நாள்தோறும் குறைந்தது 180 முறை போய் வரலாம். உயர்ந்த அளவு 431 முறை போய் வரலாம். ஆக மொத்தத்தில் குறைந்தது, 7,300 கி. மீட்டரும் உயர்ந்த அளவு 17,178 கி. மீட்டரும் பயணம் செய்யலாம். இது குறித்து மறுப்புரைகள் பெறப்பட்டுள்ளன. இச்செயற்குறிப்பு இன்னும் இறுதி உருப் பெறவில்லை.

(ஆ) **தமிழ்நாடு-கர்நாடகம்.**—தமிழ்நாட்டிற்கும் கர்நாடக மாநிலத்துக்கும் இடையில் தற்போது செயலில் உள்ள ஒப்பந்தம் 1—5—1973 முதற்கொண்டு செயலுக்கு வந்தது. இந்த ஒப்பந்தத்தின்படி தமிழ்நாட்டைச் சேர்ந்த 44 பேருந்துகள் கர்நாடக மாநிலத்தில் இரு மாநில வழித்தடங்களில் சுமார் 5,000 கி. மீட்டர் தொலைவு வரையில் பயணம் செய்யலாம். தமிழ்நாடு அரசும், கர்நாடக அரசும் தற்போது செயற்குறிப்பை வகுத்துள்ளன. அதன்படி கூடுதலாக சில புதிய வழித்தடங்களும் பேருந்துகளும் இயக்கப்படும். தமிழ்நாட்டு வண்டிகளைப் பொறுத்த வரையில் 731 கி.மீட்டரும் கர்நாடக மாநிலத்தைப் பொறுத்த மட்டில் 1,976 கி. மீட்டரும் பயணத் தொலைவாக இருக்கும். இச்செயற்குறிப்பு 16—10—1974 அன்று வெளியிடப்பட்டது. இது விரைவிலேயே இறுதி உருப்பெறும். இவ்விரு மாநிலங்களுக்கு இடையில் மேற்கொண்டும் போக்குவரத்து வசதிகளை அளிப்பது குறித்து இவ்

விரு மாநிலங்களின் அமைச்சர்களும் 18—1—1975 அன்றும், 11—2—1975 அன்றும் சந்தித்துப் பேசினர். இவ்விரு மாநிலங்களுக்கும் இடையில் கூடுதலாகச் சில போக்குவரத்துப் பணிகளுக்கு (இவற்றிற்கு போக்குவரத்துத்துறை அதிகாரிகளால் அனுமதிகள் வழங்கப்பட்டுள்ள) வகை செய்தும் இரு மாநிலங்களுக்கு இடையில் வழித்தடங்கள் ஒதுக்க வகை செய்தும், துணை ஒப்பந்தம் செய்தும் கொள்வதென முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது. இதன் மூலம் தமிழ்நாட்டிற்கு அனுகூலமாக 1,536 கி. மீ. கூடுதலாகக் கிடைக்கும். இது குறித்த விவரங்கள் இறுதி உருப் பெற்று வருகின்றன.

(இ) தமிழ்நாடு-கேரளம்.—இரு மாநிலங்களின் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் வழங்கும் அனுமதிச் சீட்டுக்களின் மேல் பயணிப் பேருந்துகள் ஓடுகின்றன. இது குறித்து இரு மாநிலங்களின் போக்குவரத்து அமைச்சர்கள் 19—9—1974 அன்று திருவனந்தபுரத்தில் பேச்சுவார்த்தைகள் நடத்தினர். இது குறித்து மீண்டும் விவாதித்து விரைவிலேயே ஒப்பந்தத்திற்கு இறுதி உருவம் கொடுப்பதெனக் கருதப்பட்டுள்ளது.

(ஈ) தமிழ்நாடு-புதுச்சேரி.—தமிழ்நாட்டிற்கும் புதுச்சேரிக்கும் இடையில் போக்குவரத்துப் பொருள்கள் குறித்து இரு மாநிலங்களுக்கிடையில் ஒப்பந்தம் செய்து கொள்வதுபற்றி இன்னும் பேச்சு வார்த்தைகள் நடந்து கொண்டிருக்கின்றன.

மேலொப்பத்துடன் கூடிய உரிமங்களை வைத்துள்ள வண்டிகளும் ஒப்பந்த ஊர்திகளும் அண்டை மாநிலங்களுக்குச் சென்று வருவதற்கான ஏற்பாடுகள் தொடர்ந்து செயலில் உள்ளன. அதன் விவரம் வருமாறு :—

	சரக்கு வண்டிகள்.	
	வாடகை வண்டிகள்.	தனியார் வண்டிகள்.
(1)	(2)	(3)
தமிழ்நாடு—ஆந்திரப்பிரதேசம்.	3,000	100
தமிழ்நாடு—கர்நாடகம். . ..	1,200 50 எரி எண்ணெய் வண்டிகள்.	50
தமிழ்நாடு—கேரளம்	800	100
தமிழ்நாடு—புதுச்சேரி	4:1	வரம்பு இல்லை.

1975 ஏப்ரல் 7]

	ஒப்பந்தப் பேருந்துகள்.		
	சுற்றுலா வாடகை மோட்டார் வண்டிகள்.	சாதாரண வாடகை மோட்டார் வண்டிகள்.	ஒப்பந்தப் பேருந்து கள்.
(1)	(2)	(3)	(4)
தமிழ்நாடு—ஆந்திரப்பிரதேசம்	20	150	இல்லை.
தமிழ்நாடு—கர்நாடகம்	20	100	இல்லை.
தமிழ்நாடு—கேரளம்	20	250	இல்லை.
தமிழ்நாடு—புதுச்சேரி	வரம்பு இல்லை.	வரம்பு இல்லை.	இல்லை.

தமிழ்நாடு-கர்நாடகம் ஆகியவற்றைப் பொறுத்தவரையில் ஒரு மாநிலம் மற்றொரு மாநிலத்தில் ஓட்ட அனுமதிப்பதற்கான வாடகை வண்டிகளின் (எரிஎண்ணெய் வண்டிகள் உள்பட) எண்ணிக்கையை 1,250 லிருந்து 1,700 ஆக உயர்த்த கருதப்பட்டுள்ளது.

தமிழ்நாடு-கேரளம் ஆகியவற்றைப் பொறுத்தவரையில் கூட, ஒரு மாநிலம் மற்றொரு மாநிலத்தில் ஓட்ட அனுமதிக்க வேண்டிய வாடகை வண்டிகளின் எண்ணிக்கையை 800 லிருந்து 900 ஆக உயர்த்த பேச்சுவார்த்தைகள் நடைபெற்று வருகின்றன.

ஆந்திரப் பிரதேசம், கேரளம், கர்நாடகம், தமிழ்நாடு ஆகிய நான்கு தென் மாநிலங்கள் அனைத்திலும் ஓடும் சுற்றுலா வாடகை மோட்டார் வண்டிகளின் எண்ணிக்கையை ஒவ்வொரு மாநிலத்திற்கும் 20 ஆக இருப்பதை 100 ஆக உயர்த்த ஒப்பந்தம் ஒன்றைச் செய்து கொள்வதற்கான செயற்குறிப்பு ஒன்று ஒப்புக்கொள்ளப் பட்டது. ஆனால், ஒப்பந்த மாநிலம் மேலொப்பமிடும் முறையைத் தள்ளுபடி செய்ய கேரள அரசு இசைவு தெரிவிக்காததால் இந்த ஒப்பந்தம் இன்னும் செயல்படுத்தப்படவில்லை.

இம்மாநிலத்தைச் சேர்ந்த 200 சாக்கு வண்டிகள் தமிழ்நாடு, கேரளம், கர்நாடகம், ஆந்திரப்பிரதேசம், மகாராஷ்டிரம் ஆகியவை அடங்கிய தென் மண்டலத்தில் ஓடுவதற்கான ஏற்பாடு உள்ளது. பல் மாநிலப்போக்குவரத்து ஆணைக்குழு இசைவு அளிப்பதை எதிர் நோக்கி இந்த எண்ணிக்கையை 250 ஆக உயர்த்தக் கருதப் பட்டுள்ளது.

[1975 ஏப்ரல் 7

பயணிப் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்கல்.

பயணிப் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமை ஆக்கும் கொள்கைக்கு இணங்க, பின்வரும் நேர்வுகளில் தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டுள்ள உரிமங்களின் செல்திறன் கால அளவு முடிவடையும் பொழுது அந்தப் பேருந்து வழித்தடங்கள் அரசால் மேற் கொள்ளப்படுகின்றன :—

(அ) 75 மைல்களும் அதற்கு மேலும் உள்ள பேருந்துப் பணிகளின் வழித்தடங்கள் அனைத்தும்;

(ஆ) எவ்வளவு தொலைவாக இருந்த போதிலும், சென்னை மா நகரிலிருந்து தொடங்கும் அல்லது அங்கு முடிவடையும் வழித் தடங்கள் அனைத்தும்.

(இ) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலிருந்து தொடங்கும் அல்லது அங்கு முடிவடையும் வழித்தடங்கள் உட்பட கன்னியா குமரி மாவட்டத்திலுள்ள வழித்தடங்கள் அனைத்தும்.

இக்கொள்கை 1967 ஆம் ஆண்டிலேயே முதற்கண் உருவாக்கப் பட்ட போதிலும் பேருந்து உரிமையாளர்கள் ஏதாவது காரணத்தை அடிப்படையாகக் கொண்டு நீதி மன்றத்திற்குச் சென்றதால் மேற்சொன்ன எல்லா வகை வழித்தடங்களையும் நாட்டுடைமையாக்க இயலாமல் போயிற்று.

நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தை விரைவுப்படுத்தும் பொருட்டு, 50 பேருந்துகளுக்கு மேல் சொந்தத்தில் வைத்துள்ள தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களின் பயணிப் பேருந்துகள் தமிழ்நாடு 1971 ஆம் ஆண்டு பேருந்து உரிமையாளர்கள் பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்டத்தின் கீழ் மேற்கொள்ளப் பட்டன. 1972-ம் ஆண்டு ஆகஸ்ட் திங்களில் அரசு ஐந்தாண்டுக் காலத்திற்குள் பயணிப் போக்குவரத்துப் பணிகள் முழுவதையும் நாட்டுடைமையாக்கும் தனது கொள்கையை அறிவித்தது. இக் கொள்கைக்குச் செயல் வடிவம் கொடுப்பதற்காக நிறை வேற்றப் பட்ட தமிழ்நாடு 1973 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள், ஒப்பந் தப்பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டம் செல்லுபடி யற்றதென உயர்நீதி மன்றத்தால் தள்ளுபடி செய்யப்பட்டது. தலைமை உயர்நீதி மன்றத்திற்கு மேல் முறையீடு ஒன்று செய்து கொள்ளப்பட்டது, அதன் மீது இன்னும் முடிவெடுக்கப்படவில்லை. தலைமை உயர் நீதிமன்றம் அது குறித்து முடிவெடுக்கும் வரையில்,

1975 ஏப்ரல் 7]

மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் கீழ் விதித்துள்ள இயல்பான சட்ட விதித் துறையின் கீழ் இக்கொள்கை பின்பற்றப்பட்டு வருகிறது. தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் நீக்கப் படுவதற்கான நடைமுறை இதுவாக இருக்கையில், புதிய வழித் தடங்களைத் தொடங்குவதற்கும் ஏற்கெனவே உள்ள போக்குவரத்துப் பணிகளைப் பெருக்குவதற்குமான பொறுப்பு அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களிடம் ஒப்படைக்கப் பட்டுள்ளது.

அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் அதற்கெனத் திட்டங்களை வெளியிடலாம்.

பயணிப் பேருந்து போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்கும் பணியில் ஏற்பட்டுள்ள முன்னேற்றத்தை இத்துடன் இணைக்கப் பட்டுள்ள விளக்கப்படம் தெளிவாகக் காட்டுகிறது.

கட்டணங்கள்.

பெட்ரோல், மற்றும் பெட்ரோலியப் பொருட்களின் விலை யேற்றத்தின் காரணமாக, வாடகைக் கார்கள், ஆட்டோ ரிக்ஷாக் களின் கட்டணங்கள் 1974-ம் ஆண்டில் திருத்தியமைக்கப்பட்டன. அவை கீழ்க்கண்டவாறு தொடர்ந்து செயலில் உள்ளன :—

	ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள்.	வாடகைக் கார்கள் (சாதாரண மானவை).
கிலோ மீட்டர் ஒன்றுக்கு ..	40 காசு	90 காசு.
குறைந்த அளவுக் கட்டணம் ..	80 காசு	ரூ. 1·70.
காத்திருப்பதற்கான கட்டணங்கள் :	ஒவ்வொரு 5 நிமிடங்களுக்கும் 5 காசு.	ஒவ்வொரு 5 நிமிடங்களுக்கும் 10 காசு.

	சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்.	
	சமவெளியில் கட்டணம்.	மலைச்சாலைகளில் கட்டணம்.
நடுத்தர வகையைச் சேர்ந்த வாடகைக் கார்கள்—		
14 குதிரைத் திறனுக்கு மேலும் 22 குதிரைத் திறனுக்கு குறைந்தவையும்.	கிலோ மீட்டர் ஒன்றுக்கு 90 காசு.	கிலோ மீட்டர் ஒன்றுக்கு ரூ. 1·00
22 குதிரைத் திறனும் அதற்கு மேற்பட்ட திறனும் கொண்ட பெரிய கார்கள்.	கிலோ மீட்டர் ஒன்றுக்கு ரூ. 1·00	கிலோ மீட்டர் ஒன்றுக்கு ரூ. 1·20

[1975 ஏப்ரல் 7

சீர்வளிச் சாதனங்கள் பயன்படுத்தப்பட்டு சீர்வளி வசதியுடைய வண்டிகளுக்கு ஒவ்வொரு கிலோ மீட்டருக்கும் 15 காசுகள் கூடுதல் கட்டணம் விதிக்க அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளது.

பேருந்துகளை இயக்குதல், பேணுதல் ஆகியவற்றுக்கான செலவு அதிகரித்துள்ளதாலும் 1964 ஆம் ஆண்டுக்குப் பின்னர் பயணிப் பேருந்துகளின் கட்டணம் கூட்டப்படவில்லையாதலாலும் அரசு ஆணை எண் 966 (உள்துறை, நாள் 19—4—1974) மற்றும் அரசு ஆணை எண் 1325 (உள்துறை, நாள் 31—5—1974) ஆகியவற்றில் பயணிப் பேருந்துகளின் கட்டண வீதங்களைத் திருத்தி அமைக்கும் வகையில் உத்தரவுகள் பிறப்பிக்கப்பட்டுள்ளன.

திருத்தி அமைக்கப்பட்ட கட்டண வீதங்கள் கீழே கொடுக்கப் பட்டுள்ளன :—

1. நகரப் போக்குவரத்துப் பணிகள் :

(1) மாநகர்-நகரப்போக்குவரத்து வழித்தடங்களில் இயங்கும் பயணிப் பேருந்துகளுக்காக.	முதல் கட்டண நிலைக்கு 15 காசும், அடுத்த ஒவ்வொரு நிலைக்கும் 5 காசும்.
(2) மாநகரின் புறப்பகுதியில் இருந்து தொடங்கி முதன்மை வழித்தடம் ஒன்றை இணைக்கும் இணைப்பு வழித் தடங்களுக்காக.	முதல் கட்டண நிலைக்கு 10 காசு.

2. விரைவுப் போக்குவரத்துப் பணிகள் : கீழ்க்கண்டவைகளுக்கு மேற்படக்கூடாது.

(அ) சமவெளிகளில்	ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 5 காசு.
(ஆ) மலைச்சாலைகளில்	ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 7 காசு.
(இ) உயர்வகுப்புக்காக இடவசதி செய்து கொடுக்கப்பட்டால்.	ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு கூடுதலாக 1 காசு.

3. சாதாரணப் பயணிப் பேருந்துகள் :

(அ) சமவெளிகளில் (10 கிலோ மீட்டருக்குக் குறையாத தொலைவிற்கு 40 காசுகளுக்கு மேற்படாமல் வசூலிக்கப்படும்.)	ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 4 காசு.
(ஆ) மலைச்சாலைகளில் (6 கிலோ மீட்டருக்குக் குறையாத தொலைவிற்கு 40 காசுகளுக்கு மேற்படாமல் வசூலிக்கப்படும்.)	ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 6 காசு.

4. சந்தைகள், திருவிழாக்கள் போன்ற சிறப்பு நிகழ்ச்சிக் காலங்களில் ஓடும் பயணிப் பேருந்துகளுக்கு.	ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 5 காசு.

1975 ஏப்ரல் 7]

வரி விதிப்பு

தமிழ்நாட்டில் மோட்டார் வண்டிகள் மீதான வரிகள் சீரமைக்கப்பட்டதற்கு இணங்க, தமிழ்நாடு 1931 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டமும் தமிழ்நாடு 1952 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (பயணிகள்—சரக்குகள் மீது வரிவிதிப்பு) சட்டமும் ரத்து செய்யப்பட்டு, அவற்றுக்குப் பதிலாக 1974 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் மாதம் 1-ம் தேதி முதல் செயலுக்கு வரும் வகையில் 1974 ஆம் ஆண்டு ஒருங்கிணைந்த புதிய வரி விதிப்புச் சட்டம் ஒன்று (13/1974) நிறைவேற்றப் பட்டது. 1974 ஆம் ஆண்டு அக்டோபர் மாதம் 1 ஆம் தேதி முதற்கொண்டு செயலுக்கு வந்த தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்பு (திருத்த) சட்டத்தினால் இது மேற்கொண்டும் திருத்தப்பட்டது.

மேற்கூறிய சட்டத்தின் முக்கிய கூறுகள் பின்வருமாறு:—

(1) தமிழ்நாட்டில் வைத்து வரப்படும் அல்லது பயணப் படுத்தப்படும் மோட்டார் வண்டிகள் குறித்து வரி செலுத்த வகை செய்யப்பட்டுள்ளது.

(2) சாலைகளில் பயன்படுத்தப்படாத வண்டிகளைப் பொறுத்த வரையில், விதிக்கப்பட்டுள்ள நிபந்தனைகள் பூர்த்தி செய்யப் படுவதன்மேல், வரி திருப்பிக் கொடுக்கப்படும்.

(3) வண்டிகள் சாலைகளில் ஓடப் பயன்படுத்தப்படவில்லை என்பதை மெய்ப்பிக்கும் பொறுப்பு வண்டியின் உரிமையாளரைச் சாரும்.

(4) பயணிப் பேருந்துகளிலும் சரக்கு வண்டிகளிலும் பயணிகளுக்காகவும், சரக்குகளுக்காகவும் தனியாக வரி விதிக்கப்பட மாட்டாது.

(5) பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்த வரையில், ஒரு பேருந்து, நாள்தோறும் ஓடுகிற தொலைவு எதுவாக இருந்த போதிலும் அதில் பயணம் செய்ய இயலும் பயணிகளின் எண்ணிக்கை அடிப்படையில் வரையறுக்கப்பட்ட வீதங்களில் வரி விதிக்கப்படும். வரி வீதங்களைப் பொறுத்தவரையில், நின்று பயணம் செய்யும் பயணிகள், இருக்கையில் அமர்ந்து பயணம் செய்யும் பயணிகள் என்ற வேறுபாடு காட்டப்பட மாட்டாது.

(6) சரக்கு வண்டிகளைப் பொறுத்த வரையில், சரக்குகள் ஏற்றப்பட்ட நிலையில் உள்ள அதன் எடையின் அடிப்படையில் வரி விதிக்கப்படுகிறது. வரி விதிப்பு நிலைகள் குறைக்கப் பட்டுள்ளன.

பயணிப் பேருந்துகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகளின் மீது கூடுதலாக்கப்பட்டுள்ள வரி வீதங்கள் 1975 ஆம் ஆண்டு ஜனவரி மாதம் 1 ஆம் நாளிலிருந்து செயலுக்கு வருகின்றன. அவை கீழே குறிப்பிடப்பட்டுள்ளவாறு உள்ளன :—

உயர்த்தப்பட்ட வரி வீதங்கள்.

பயணிப் பேருந்துகள் (சாதாரணமானவை) ..	பயணி ஒருவருக்கு காலாண்டுக்கு	ரூ. 180
விரைவுப் பேருந்துகள் ..	பயணி ஒருவருக்கு காலாண்டுக்கு	ரூ. 200
ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (ஆம்னி பஸ்). ..	பயணி ஒருவருக்கு காலாண்டுக்கு	ரூ. 200
சுற்றுலாப் பயணி வண்டிகள். .	பயணி ஒருவருக்கு காலாண்டுக்கு	ரூ. 100

வருவாய் குறித்த விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:—

இனம்.	1973–74-ல் கணக்கு செலவு.	1974–75-ல் திருத்த மதிப்பீடு.	1974–75-ல் கணக்குகள் திங்களுக்கு.
(1)	(2)	(3)	(4)
1 1939ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் கீழ் வருவாய்கள்	1,24,75,834	1,29,75,000	94,90,381
2 தமிழ் நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம்.	20,99,03,874	31,69,75,000	17,21,54,068
3 ஏனைய வருவாய்	34,860	1,40,000	17,00,142
4 தமிழ்நாடு 1952–ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (பயணிகள், சரக்குகள் குறித்து வரி விதிப்புச்) சட்டம்.	5,37,86,157	20,00,000 (நிலுவைகள் வசூலிக்கப்படவுள்ளது)	18,72,030
பெருமொத்தம்	27,62,00,725	33,20,90,000	18,52,16,621

1975 ஏப்ரல் 7]

1975 ஆம் ஆண்டு ஜனவரி திங்கள் 1 ஆம் நாளிலிருந்து வரி விதங்கள் கூடுதலாக்கப்பட்டுள்ளதால், நடப்பாண்டிற்காக மதிப்பிடப்பட்டிருக்கும் வருவாய் ரூ. 37.27 கோடியாகும். 1975-76 ஆம் ஆண்டிற்கான வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு ரூபாய் 37.82 கோடியாகும்.

1964-65 முதல் 1974-75 வரை மோட்டார் வண்டிகள் குறித்து வசூலிக்கப்பட்ட வரித் தொகையும், மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் நிர்வாகம் குறித்த செலவும் இத்துடன் இணைந்துள்ள வரைபடத்தில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது.

செயல்படுத்துதல்.

போக்குவரத்துத் துறை பணியாளர்கள் வரி ஏய்ப்பைக் கண்டுபிடிப்பதுடன் பயணிப் பேருந்துகளில் உரிய எண்ணிக்கைக்கு மேல் பயணிகளை ஏற்றிச் செல்லுதல், ஒப்பந்த ஊர்திகளைப் பயணிப் பேருந்துகளாகப் பயன்படுத்தல், கள்ளத்தனமாக டாக்சி கார்கள் ஓட்டுதல் போன்ற குற்றங்களையும் கண்டுபிடிக்கும் பணிகளை செய்து வருகின்றனர். 1974 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் 1 ஆம் நாள் முதல் 1974 ஆம் ஆண்டு, டிசம்பர் திங்கள் 31 ஆம் நாள் வரையிலான கால அளவில் மொத்தத்தில் 21,147 மோட்டார் வண்டிகள் சோதனையிடப்பட்டதில், 4,562 முறைகேடுகள் கண்டுபிடிக்கப்பட்டன. இம் முறைகேடுகள் குறித்து வண்டிகள் சோதனையிடப்பட்டதன் வாயிலாக அபராதம் விதித்து வசூலித்த தொகை 43,778 ரூபாயாகும்.

காவல்துறையின் பங்கு.

போக்குவரத்துத் துறைக்கு மேலாக, காவல் துறையும், மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் விதித் துறைகளை செயல்படுத்தப் பொறுப்பு வகிக்கின்றது. போக்குவரத்துத் துறை பணியாளர்கள் உரிமம் வழங்கும் அலுவல்களை கவனிக்கையில், சாலை விதிகளைச் செயல்படுத்தும் பொறுப்பு காவல்துறையைச் சாரும்.

தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டுச் சட்டம், தமிழ்நாடு வாடகை வண்டிகள் சட்டம் ஆகியவற்றை நிர்வகிக்கும் பொறுப்பையும் காவல் துறை ஏற்றுள்ளது.

[1975 எப்ரல் 7

இம்மாநிலத்தில் 1972 முதல் 1974 ஆம் ஆண்டுகளில், நிகழ்ந்த மோட்டார் வண்டி விபத்துக்களின் விவர அறிக்கை ஒன்று இத்துடன் இணைக்கப்பட்டுள்ளது. மோட்டார் விபத்துக்களின் எண்ணிக்கை 1973-ல் 15,470 ஆக இருக்க 1974-ல் 15,274 ஆக இருந்தது. இவற்றில் 1974-ல் 2,145 விபத்துகள் மரண விபத்துக்களாகும். 1973-ல் 1,878 விபத்துக்கள் மரண விபத்துக் களாகும். எஞ்சியுள்ள 13,129 விபத்துகள் 1974-ல் நிகழ்ந்த சாதாரண விபத்துக்களாகும். 1973-ல் 13,592 சாதாரண விபத்துக்கள் நிகழ்ந்தன. இந்த விபத்துக்கள் காரணமாக 1973-ல் 2,013 பேர் மரணம் அடைந்தனர். 9,251 பேர் காயமுற்றனர். 1974-ல் இந்த விபத்துக்கள் காரணமாக 2,014 பேர் மரணமடைந் தனர். 10,908 பேர் காயமுற்றனர். 1973 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடு கையில் 1974-ல் இந்த விபத்துக்களில் இறந்தவர்களின் எண்ணிக்கை சிறிது உயர்ந்துள்ளதைக் காணலாம். நமது சாலை களிலும் தேசிய நெடுஞ்சாலைகளிலும் போக்குவரத்து பெருகி யுள்ளதே விபத்துக்கள் எண்ணிக்கை உயர்ந்துள்ளதற்குக் காரண மாகும். இப்பிரச்சினையின் முக்கியத்துவத்தையும், பொது மக்களுக்கு அதனால் ஏற்படும் தீயவிளைவுகளையும் தமிழ்நாடு காவல்துறை நன்கு உணர்ந்து, இந்த விபத்துக்களைக் குறைக்கும் பொருட்டு, பல்வேறு போக்குவரத்து விதிகளையும் விதி முறைகளையும் செவ்விய முறையில் செயற்படுத்த முயற்சிகள் அனைத்தையும் அது மேற்கொண்டு வருகின்றது. இது தொடர்பாக மேற்கொள்ளப்பட்ட பல்வேறு நடவடிக்கைகளை மூன்று தலைப்பு களின்கீழ் தொகுக்கலாம். (1) போக்குவரத்து விதிகளை செயல் படுத்தல். (2) போக்குவரத்து ஒழுங்கு முறைகள் குறித்து பிரச்சாரம். (3) போக்குவர்த்துப் பொறியியல். 1974-ஆம் ஆண்டில், போக்குவரத்துத் தகவல் கட்டுப்பாட்டு அறை ஒன்று சென்னை மாநகரில் இயங்கத் தொடங்கியது. இது அல்லும் பகலும் செயற்பட்டு வருகிறது. இதன் வாயிலாக வான் தந்தி முறை மூலம் போக்குவரத்து விதிகளைச் செயல்படுத்தும் அதிகாரிகள் அனைவருடனும் தொடர்பு வைத்துக் கொள்ளப்படு கிறது. லாரிகளில் உரிய அளவுக்கு மேல் சரக்குகள் ஏற்றிச் செல்வதற்கு எதிராக கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்கப்படு வதால், லாரி உரிமையாளர் சங்கத்தினரே லாரிகளில் உரிய அளவுக்கு மேல் சரக்குகளை ஏற்றக்கூடாது என்னும் விதியைப்

1975 ஏப்ரல் 7]

பின்பற்றி வருகின்றனர். சென்னை மாநகரில் போக்குவரத்து விதிகளைச் செயல்படுத்தும் வகையில் போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டு நாட்கள் நடத்தப்பட்டன.

போக்குவரத்து விதிகளைச் செயல்படுத்தும் பணியும் சாலைகளை பயன்படுத்துபவர்களுக்கு சாலை விதிகளை கற்பிக்கும் பணியும் ஒன்றோடு ஒன்று இணைந்ததாகும். பூவிருந்தவல்லி நெடுஞ்சாலையில் உள்ள காவல்துறை டெபுடி கமிஷனர் (போக்குவரத்து) அலுவலக விளாகத்திற்குள் உள்ள குழந்தைகள் போக்குவரத்துப் பயிற்சிப் பூங்கா பயனுள்ள வகையில் செயல்பட்டு வருகிறது. சாலைப் பாதுகாப்பின் முக்கியத்துவம் குறித்தும் சாலை விதிகளைப் பின்பற்ற வேண்டியதன் அவசியம் குறித்தும் பள்ளிச் சிறார்களுக்கு கற்பிப்பதில் அது நல்லதோர் பணி ஆற்றியுள்ளது. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், உள்ளூரில் வசிப்போர் ஆகியோரின் ஒத்துழைப்புடனும் உதவியுடனும் அத்தகைய பூங்காக்களைத் திறக்க வேண்டும் என்று கோரிக்கைகள் வந்த வண்ணம் இருக்கின்றன. அவற்றிற்கிணங்க, சென்னை மாநகர், அண்ணா நகரில் தமிழ்நாடு சுற்றுலா வளர்ச்சித் துறையால் ஏற்பாடு செய்யப்பட்ட பொங்கல் பொருட்காட்சியில் போக்குவரத்துப் பயிற்சிப் பூங்கா ஒன்று அமைக்கப்பட்டுள்ளது. போக்குவரத்து விதிகளையும் ஒழுங்கு முறைகளையும் மீறுவதனால் ஏற்படும் பயங்கர விளைவுகளை, சாலைகளைப் பயன்படுத்தும் பொது மக்கள் அனைவரும் தெளிவாக உணர்ந்து நடந்து கொள்ளும் பொருட்டு மும்முரமாகப் பிரச்சாரம் செய்யப்பட்டது. சாலைப் பாதுகாப்புக் குறித்த விதிகள் அடங்கிய துண்டு வெளியீடுகளைத் தனியார் நிறுவனங்கள் சென்னை மாநகரில் உள்ள போக்குவரத்து விதிகளைச் செயற்படுத்தும் அதிகாரிகளுக்கு வழங்கினர். அந்தத் துண்டு வெளியீடுகள் சாலைகளைப் பயன்படுத்தும் பொது மக்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டன.

போக்குவரத்து பொறியியல் பிரிவின் பங்கு.

போக்குவரத்து பொறியியல் பிரிவில் கோட்டப் பொறியாளர் ஒருவர் தலைவராக உள்ளார். அவருக்கு உதவியாக இரண்டு உதவிப் பொறியாளர்கள் பணியாற்றுகின்றனர். இப்பிரிவு சென்னை மாநகரில் போக்குவரத்துத் திட்டமிடும் பணிகளை கவனித்துக் கொள்வதுடன் இம்மாநிலத்தில் உள்ள மாவட்டச் சாலை வளர்ச்சி-போக்குவரத்தைத் திட்டமிடும் குழுக்களுக்கு

தொழில் நுட்ப முறையில் உதவியையும் ஆலோசனையையும் நல்கு கின்றது. போக்குவரத்து கட்டுப்பாடு தானியங்கி விளக்குகள் சாலையைக் கடப்போருக்கான அடையாள விளக்குகள் அடையாள ஒளி விளக்குகள் ஆகியவற்றின் வடிவமைப்பு, தயாரிப்பு அவற்றை வாங்குதல், நிறுவுதல், பேணுதல், ஆகிய பணிகளை இப்பிரிவு நேரடியாக மேற்பார்வையிடுகிறது. அத்துடன் போக்குவரத்து விபத்துக்கள் நிகழ்வதற்கான காரணங்களைப் பகுப்பாய்வு செய்கிறது. போக்குவரத்து தொடர்பான பொருட்கள் அனைத்தையும் குறித்துத் தனிப்பட்ட முறையில் ஆய்வுகளைச் செய்கிறது. 1974-75-இல் இப் பிரிவு மேற்கொண்ட ஆய்வுகளின் சுருக்க விவரம் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது :—

1	போக்குவரத்து ஆய்வுகள்	176
2	நேரிட ஆய்வுகள்	150
3	மேம்பாட்டுக்கான செயற்குறிப்புகள்	150
4	இருப்புப்பாதை-சாலைக் கடவுகளின் போக்குவரத்து தாமதமாவது குறித்த ஆய்வு.	1
5	போக்குவரத்து தொடங்கும் இடம்-முடியும் இடம் குறித்து ஆய்வு.	1
6	தயாரிக்கப்பட்ட தொழில் நுட்ப அறிக்கைகளின் எண்ணிக்கை.	26
7	சாலைகளில் அடையாளக்கோடுகள்	சென்னை மாநகர சாலைகளில்.
8	பிளாஸ்டிக் பித்தாக்களைப் பொருத்துதல்	
9	போக்குவரத்துப் பொறியியல் நோக்கில் "மறுப் பின்மைச்சான்றிதழ்" வழங்குவது குறித்த குறிப்பேடு.	44
10	1972-73-ல் மாநிலச் சாலைகள் அனைத்திற்காகவும் எடுக்கப்பட்ட போக்குவரத்துப் புள்ளி விவரங் களைத் தொகுத்தல்.	..
11	1973-74 ஆம் ஆண்டுகளில் தேசிய நெடுஞ்சாலை களுக்காக எடுக்கப்பட்ட போக்குவரத்துப் புள்ளி விவரங்களைத் தொகுத்தல்.	..

டயர்கள் வழங்குதல்.

நாடு முழுவதற்கும் டயர்களையும், ட்யூபுகளையும் சீரான முறையில் வழங்குவதற்கென டயர் உற்பத்தி தொழில் அதிபர்கள் தயாரித்த திருத்தத் திட்டம் ஒன்றிற்கு இந்திய அரசு ஒப்புதல் அளித்துள்ளது. இத்திட்டத்தின் கீழ், வட்டார ஒருங்கிணைப்புக் குழு ஒன்று சென்னையில் அமைக்கப்பட்டது. தமிழ்நாடு போக்கு

வரத்து ஆணையாளர் அதன் தலைவராவார். சென்னை, கோயம் புத்தூர், திருநெல்வேலி, மதுரை, சேலம், திருச்சிராப்பள்ளி, தஞ்சாவூர், நாகர்கோவில் ஆகிய இடங்களிலும் டயர் வழங்கு நிலையங்கள் நிறுவப்பட்டுள்ளன. தற்போது அத்தகைய நிலையங்கள் இல்லாத மாவட்டங்களில் அந்த நிலையங்களைத் தொடங்குவது பற்றி ஆலோசிக்கப்பட்டு வருகிறது.

ஆலோசனை வாரியங்கள்.

தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி மன்றம் உள் துறையின் 31-1-1974 நாளிட்ட 216-ஆம் எண் அரசாணையில் அமைக்கப் பட்டது. போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அதன் தலைவராவார். இம் மன்றத்தில் கீழ்கண்டவை குறித்த நான்கு துணைக் குழுக்கள் உள்ளன. (அ) சாலை, ரயில், விமானம், உள்நாட்டு நீர்வழிப்போக்குவரத்து, கரையோரக் கப்பல் போக்குவரத்து ; (ஆ) போக்குவரத்துப் பொறியியல், போக்குவரத்து விதிகளைச் செயல்படுத்துதல், பிரச்சாரம்; (இ) போக்குவரத்து வண்டிகள், துணைப்பகுதி எரி பொருள், ஆகியவற்றைத் தயாரித்து வழங்குதல்; (ஈ) சுற்றுலா வளர்ச்சியும் வழியில் உள்ள பகுதிகளில் வசதிகளும்.

போக்குவரத்து பற்றிய பொருள்களைக் கவனித்துவரும் பல்வேறு துறைகளுக்கிடையில் ஒருங்கிணைப்பு நிலவுவதை உறுதி செய்வதற்காக உள் துறையின் 19-8-1972-ஆம் நாளிட்ட 2183 எண் அரசு ஆணையில் ஒருங்கிணைப்புக் குழு ஒன்று அமைக்கப்பட்டது. ஆய்வுரை ஆண்டில் 24-4-1974, 4-2-1975 ஆகிய நாட்களில் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரின் தலைமையில் அது கூடியது.

மாநாடுகள்.

திருவனந்தபுரத்தில் 17-9-1974 அன்று நடைபெற்ற தென் மாநிலப் போக்குவரத்து அமைச்சர்கள் மாநாட்டிற்கு மாண்புமிகு தமிழ்நாடு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் தலைமை வகித்தார். சாலைப் போக்குவரத்து குறித்து தென் மாநிலங் களுக்கிடையிலான சில பிரச்சினைகள் இம் மாநாட்டில் விவாதிக்கப் பட்டன.

[1975 ஏப்ரல் 7

போக்குவரத்து மேம்பாட்டுப்பணி

சாலே மேம்பாடுகள், ஏனைய வசதிகள் ஆகியவற்றைக் காட்டிலும், அண்மை ஆண்டுகளில் மோட்டார் வண்டிகளின் எண்ணிக்கையும் அவற்றின் வேகமும் பெருமளவிற்குப் பெருகியுள்ளன. தாராளமான போக்குவரத்துக்கு ஏற்பாடு செய்து விபத்துக்களின் எண்ணிக்கையை குறைக்கும் பொருட்டு பல்வேறு போக்குவரத்து மேம்பாட்டுப் பணிகள் நிறைவேற்றப் பட்டு வருகின்றன.

(1) மேம்பாலங்களேயும் சுரங்கப்பாதைகளேயும் அமைத்தல்.

(2) சாலேக் குறுக்கிடுகளில் சாலேகளே அகலப்படுத்தல்.

(3) சுற்றிச் செல்லும் பாதைகளே அமைத்தல்.

(4) போக்குவரத்து அடையாள தானியங்கி விளக்குகளே அமைத்தல்.

(5) பேருந்து நிலேயங்களில் பேருந்துகளே நிறுத்தி வைப்பதற்கான இடவசதி.

(6) சாலேகளே ஒழுங்கற்ற முறையில் கடப்பதைத் தடுக்கும் பொருட்டு சிமிட்டித் தடுப்புகள் அமைத்தல்.

(7) போக்குவரத்துத் தீவுத் திடல்களேயும், போக்குவரத்துப் பூங்காக்களேயும் அமைத்தல்.

1974-75-ல் போக்குவரத்து மேம்பாட்டுப் பணிகளுக்காகவும் அவற்றைப் பேணி வருவதற்காகவும் 17 இலட்சம் ரூபாய் ஒதுக்கப்பட்டது.

இணைப்பு—V

[45-ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க.]

நிதிக் கோரிக்கை எண் 44—எழுதுபொருள்-அச்சுத்துறை குறித்து மாண்புமிகு அமைச்சரின் உரை.

பேரவைத் தலேவர் அவர்களே!

கோரிக்கை எண் 44 "எழுதுபொருள்-அச்சுத்துறை" என்பதன்கீழ் ரூபாய் 5,93,26,000-க்கு மேற்படாத தொகையை அரசுக்கு வழங்க வேண்டுமென்று நான் முன்மொழிகின்றேன்.

1975 ஏப்ரல் 7]

எழுதுபொருள்-அச்சுத்துறை செயல்படுவதை விளக்கும் ஆய்வுரை ஒன்று பேரவைமுன் வைக்கப்பட்டுள்ளதை மதிப்பிற் குரிய உறுப்பினர்களின் நாட்டத்திற்கு நான் கொண்டு வருகிறேன்.

2. ஆயினும், சென்ற வரவு-செலவுத் திட்டக் கூட்டத் தொடரில் மதிப்பிற்குரிய உறுப்பினர்கள் தெரிவித்துள்ள கருத்துக்களை வைத்து இத் துறை செயல்படுவதை மேம்படுத்து வதற்காக அரசு மேற்கொண்ட அல்லது மேற்கொள்ளக் கருதி யுள்ள முக்கியமான நடவடிக்கைகளைக் குறித்து மதிப்பிற்குரிய உறுப்பினர்களுக்குத் தெரிவிக்க இந்த வாய்ப்பினைப் பயன் படுத்திக்கொள்ள நான் விழைகிறேன்.

3. மூன்று வட்டார அச்சகங்களையும், கிளை அச்சகங்களையும் கொண்ட தமிழக அரசு அச்சகம், நாட்டிலுள்ள மிகப் பெரிய அச்சகங்களில் ஒன்றாகும். இங்கு 4,000 பணியாளர்கள் பணி புரிகின்றனர். இவர்களில் 3,000 பணியாளர்கள் வள்ளலார் நகரில் உள்ள தலைமை அச்சகத்திலேயே பணியாற்றுகின்றனர். 1974-75 ஆம் ஆண்டு எழுதுபொருள்-அச்சுத்துறை வரலாற்றி லேயே பொன் எழுத்துக்களில் பொறிக்கப்பட வேண்டிய ஆண்டு என்று கூறினால் அது மிகையாகாது. தமிழ்ப் புத்தாண்டான 1974 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் 14 ஆம் நாள் தங்கசாலையில் அமைந்திருக்கும் அரசு அச்சகத்தில் மூன்றும் "முறை மாற்றுப் பணி" தொடங்கப்பட்டது; சென்னை சூளையிலுள்ள ஆனைக்கார் எஸ்டேட்டில் ஒரு புதிய கிளை அச்சகம் செயல்படத் தொடங் கிற்று. மூன்றுவது முறை மாற்றுப் பணி தொடங்கியதன் காரணமாக, மைய அச்சகத்தில் உள்ள பரம ரகசியப் பிரிவு Top Secret Section) தவிர மற்றெல்லா அச்சகப் பிரிவு களிலும், மற்றும் கிளை அச்சகங்களிலும் மிகை நேர ஊதியப் பணி நிறுத்தப்பட்டது. இதன் காரணமாக, ஏற்பட்ட வருவாய் இழப்பை ஈடு செய்ய அரசு அச்சக ஊழியர்களுக்குத் தனியே ரூ. 50 முதல் ரூ. 80 வரை படி அளிக்கப்பட்டு வருகிறது.

4. அரசு நிதி நிலையைப் பொறுத்து மாவட்டத் தலைமை யிடங்கள் அனைத்திலும் வட்டார அச்சகங்களை நிறுவ ஆர்வங் கொண்டுள்ளது. முதற்கண், மதுரையில் அச்சகம் ஒன்றை

நிறுவ அரசு அனுமதி வழங்கியுள்ளது. அச்சகத்திற்கான கட்டிடம் கட்டப்பட்டு வருகிறது. அச்சக இயந்திரங்கள் வாங்கப்பட்டு வருகின்றன.

5. நிர்வாக முறை கருத்துக்களை எழுதுபொருள்-அச்சுத் துறையில் செயல்படுத்துமாறு தமிழக அரசு ஆணையிட்டுள்ளது. இத்துறையின் செயல் நோக்கங்கள் வரையறுக்கப்பட்டுள்ளன. எழுதுபொருள்-அச்சுத் துறையில், குறித்த கால அளவில் நிறை வேற்றப்பட வேண்டிய செயல் திட்டம் ஒன்று வகுக்கப் பட்டுள்ளது. இத் திட்டம் திறம்படச் செயல்படுத்தப்பட்டால், இத் துறை தனது குறிக்கோள்களை எய்துவதில் அதிகத் திறமை காட்டும் என்று நம்பப்படுகிறது.

6. அதிக அளவு உற்பத்தித் திறனைப் பெறும் பொருட்டும் கருவிகளை உரிய அளவில் பயன்படுத்தி, கால விரயத்தையும் பொருள்கள் விரயத்தையும் தவிர்த்துத் திறமையான செயல் முறைகளைச் செயலுக்குக் கொண்டுவரும் பொருட்டும், அரசு சூளையில் உள்ள கிளை அச்சகத்தில் நிர்வாகத்தினரின் பிரதிநிதி களும், தொழிலாளர்களின் பிரதிநிதிகளும் கொண்ட கூட்டு ஆலோசனைக் குழு ஒன்றை ஏற்படுத்தியுள்ளது. அரசு அச்சகத்தின் தொழில் நுட்ப அதிகாரிகளும், மேற்பார்வைப் பணியாளர்களும், சென்னை உற்பத்தித் திறக் குழு நடத்தும் நவீன, அறிவியல் மேற்பார்வை உத்திகளில் பயிற்சி அளிக்கப்பட்டுள்ளனர். பல்வேறு துறைகளுக்கான ஒரே சீரான படிவங்களையும், பதிவேடுகளையும் அச்சிடுவதைச் சீர்மைப்படுத்தும் பொருட்டும், காகிதத் விரயத்தைத் தவிர்க்கும் பொருட்டும் படிவங்களைச் சீரமைக்கும் பணி இந்த ஆண்டு மும்முரமாக மேற்கொள்ளப் பட்டது.

7. தொழிலாளர் நலத்திற்கான வசதிகளை அளிப்பது குறித்து சிறப்பான நாட்டம் செலுத்தப்பட்டு வருகிறது. விளையாட்டுக்கள், பந்தயங்கள் போன்ற பல்வேறு நல வளர்ச்சி நடவடிக்கைகளுக்காக

1975 ஏப்ரல் 7]

நல நிதியிலிருந்து ரூ. 2,762 வழங்கப்பட்டுள்ளது. அச்சகத்துடன் இணைந்துள்ள மருந்தகம் அன்றுடம் சுமார் 172 தொழிலாளர்களுக்குச் சிகிச்சை அளிக்கிறது. தமிழ்நாடு அரசு அச்சக எழுது பொருள் துறைத் தொழிலாளர் கூட்டுறவுச் சங்கம் தொழிலாளர்களின் கடன் தேவைகளை நிறைவு செய்கிறது. இச் சங்கம் 1974 சனவரித் திங்கள் 27-ம் நாளன்று 50 ஆண்டுகள் பணியை முடித்துள்ளது. தமிழ்நாடு அரசு எழுது பொருள் அச்சக ஊழியர் கூட்டுறவுப் பண்டகசாலை ஏழு ஆண்டுகள் பணியை முடித்துவிட்டது. இன்றியமையாப் பொருள்களைத் தனது உறுப்பினர்களுக்கு விற்பனை செய்வதன்மூலம் தனது உறுப்பினர்களுக்குப் பயனுறு வகையில் பணியாற்றி வருகிறது. தண்டையார்பேட்டை காமராஜ் நகரில் உள்ள அரசு அச்சகத் தொழிலாளர்கள் குடியிருப்புகளில் 300 குடியிருப்புகள் உள்ளன.

8. தொழிலாளர்கள் வசதியுடன் வேலை செய்வதற்கேற்ற மன நிறைவான பணி நிலைமைகளை உருவாக்கித் தருவதன் அவசியத்தை அரசு முற்றிலும் உணர்ந்துள்ளது. இன்றியமையாத வசதிகள் தொழிலாளர்களுக்குத் தொடர்ந்து அளிக்கப்பட்டு வருகின்றன. தொழில் நுட்பப் பணியாளர்கள் அனைவருக்கும் அளிக்கப்படத் தக்க இரவு நேரப் படி 1974 டிசம்பர் திங்கள் 26-ம் நாள் முதற்கொண்டு தொழிலாளர் ஒருவருக்கு இரவு முறைப்பணி ஒன்றுக்கு 75 காசிலிருந்து ரூ. 1-50 ஆக உயர்த்தப் பட்டுள்ளது. பணி நிலைகளை மேம்படுத்துவதற்காக ஏற்றுக் கொள்ளத்தக்க அடிப்படையாக அரசு அச்சகத்தில் மூன்றுவது முறைப்பணியை அரசு செயல்படுத்தியுள்ளது. அரசு ஊழியர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டுள்ள சிறப்பு விடுமுறை நாட்கள் அச்சகத் தொழிலாளர்களுக்கும் அளிக்கப்படும் என்றும் ஆணைகள் பிறப்பிக்கப்பட்டுள்ளன. அச்சகத்தில் கூடுதலாகப் பல வசதிகளுக்கும் வகை செய்யப்பட்டுள்ளது. நிர்வாகத்தினரின் பிரதிநிதிகளும் தொழிலாளர்களின் பிரதிநிதிகள் அல்லது நியமனதாரர்கள் அடங்கிய பாதுகாப்புக் குழு அரசு அச்சகத்தில் செயல் பட்டு வருகிறது.

[1975 ஏப்ரல் 7

9. கடந்த ஆண்டில் மிக முக்கியமான அச்சுப் பணிகளைப் பெருமளவில் அரசு அச்சகம் மேற்கொள்ள வேண்டியிருந்தது. அச்சகப் பணியாளர்களும், தொழிலாளர்களும் அயராத தங்கள் ஒத்துழைப்பை நல்கி, பொறுப்புணர்வுடனும், ஒழுங்குணர்வுடனும் அந்த அச்சுப் பணிகளை உரிய காலத்திற்குள் நிறைவேற்றினர் என்பதை இம் மாமன்றத்துக்கு எடுத்துரைப்பதில் நான் மட்டிலா மகிழ்ச்சியடைகிறேன். அரசு அச்சகமும், தனியார் அச்சகங்களும் செய்துள்ள பணியின் மதிப்பு முறையே 98.5 சத வீதமும் 1.5 சத வீதமும் ஆகும். இவ்வாண்டில் சட்டமன்றப் பேரவை, மேலவை நடவடிக்கைக் குறிப்புகள் அச்சிடப் பெறுவதற்குச் சிறப்பான நாட்டம் செலுத்தப்பட்டது. சட்டமன்ற விவாதங்களின் பிரதிகள் அச்சிடப்பட்டு தற்போது நடக்கும் கூட்டத் தொடரின் தொடக்க நாளன்றே ஒப்படைக்கப்பட்டன என்பதை ஈண்டு பெருமிதத்துடன் குறிப்பிடலாம்.

10. காகிதம், அட்டைகள், அச்சகத்தில் செய்யப்படும் பொருள்கள், தட்டச்சு இயந்திரங்கள், படி எடுக்கும் இயந்திரம், கணக்கிடும் கருவி போன்ற எழுதுபொருள் அச்சுத் துறைக்குத் தேவைப்படும் பொருள்களை வாங்குவதற்கும் வழங்குவதற்கும் எழுதுபொருள் கிளை மைய அமைப்பாக விளங்குகிறது.

11. மாவட்டம் ஒவ்வொன்றிலும் அச்சகம் ஒன்றைத் தொடங்குவது பற்றி, சென்ற ஆண்டு மானியக் கோரிக்கை விவாதத்தின்போது உறுப்பினர்கள் அளித்த முக்கியமான கருத்துக்கள் அரசின் ஆய்வில் உள்ளன. ஆனைக்கார் எஸ்டேட்டில் கிளை அச்சகம் செயல்படத் தொடங்கிவிட்டது.

12. நிர்வாக அமைப்பின் அன்றாடப் பணியுடன் எழுது பொருள் அச்சுத் துறையின் பணி நெருங்கிய தொடர்பு கொண்டுள்ளது. தொழிலாளருக்கும், நிர்வாகத்தினருக்கு மிடையே சுமுகமான நல்லுறவு நிலவுகிறது. தொழிலாளர்கள் ஒத்துழைப்புடன் துறை செவ்விய முறையிலும் மனநிறைவு அளிக்கும் வகையிலும் தொடர்ந்து செயல்படுமென்று நான் திண்ணமாக நம்புகிறேன்.

இந்த அவை இத் தீர்மானத்தை ஏற்க வேண்டுமென கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1975 ஏப்ரல் 7]

இணைப்பு —VI

[45-ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க.]

எழுதுபொருள்-அச்சுத்துறை.

1974-75 ஆம் ஆண்டில் எழுதுபொருள்-அச்சுத்துறை செயல்பட்டது பற்றிய ஆய்வுரை.

எழுதுபொருள்-அச்சுத்துறை, அரசு அச்சகம், எழுது பொருள் கிடங்கு என்ற இரு முக்கிய பிரிவுகள் கொண்டு, எழுது பொருள் அச்சுத்துறை இயக்குநர் ஒருவரின் பொறுப்பில் செயல் பட்டு வருகிறது. அவர் செயலாட்சியைப் பொறுத்தவரை துணை இயக்குநராலும் தொழில்நுட்பப் பிரிவுக்கு பணி மேலாளராலும் எழுதுபொருள் கிடங்கு சம்பந்தப்பட்டவரை எழுதுபொருள் உதவி இயக்குநராலும் உதவப்பட்டு வருகிறார். அண்ணாசாலையில் உள்ள விற்பனை நிலையம் ஒரு விற்பனை அலுவலரின் பொறுப்பில் இயங்கி வருகிறது.

தமிழக அரசின் அச்சடிப்புத் துறை கீழ்க்கண்ட பிரிவுகளை கொண்டுள்ளது:—

1. வள்ளலார் நகரில் உள்ள மைய அச்சகம்.

2. பூங்கா நகரில் அமைந்திருக்கும் மையச் சிறையில் உள்ள கிளை அச்சகம்.

3. அண்ணாசாலையிலுள்ள கிளை அச்சகம்.

4. உயர்நீதி மன்றத்தில் அமைந்துள்ள வழக்குப்பட்டி மேலும் உயர்நீதிமன்ற கிளை அச்சகம்.

5. புதுக்கோட்டையிலுள்ள கிளை அச்சகம்.

6. சேலத்திலுள்ள அரசு வட்டார அச்சகம்.

7. திருச்சிராப்பள்ளியிலுள்ள அரசு வட்டார அச்சகம்.

8. விருத்தாசலத்திலுள்ள அரசு வட்டார அச்சகம்.

9. ஆனைக்காரன் எஸ்டேட்டில் அமைந்திருக்கும் கிளை அச்சகம்.

[1975 ஏப்ரல் 7

2. தங்கசாலை கட்டடத்தில் அமைந்துள்ள மைய அச்சகம் 3,000 தொழிலாளர்களை தன்னகத்தே கொண்டு 63 அச்சடிப்பு இயந்திரங்களும், 28 தொடர்பு வரியச்சு இயந்திரங்கள், 20 தனியச்சுப் பலகணிகள், 40 வரியச்சு வார்ப்புகளுடன் 2 நூதன வரியச்சு, 1 தளர்ச்சி எழுத்து வார்ப்புடன் கூட 49 புத்தகம் கட்டும் இயந்திரங்களைக் கொண்டுள்ளது.

வள்ளலார் நகரில் உள்ள மைய அச்சகம் தரப்படுத்தப்பட்ட, தரப்படுத்தப்படாத படிவங்களை அச்சடிப்பதுடன் கூட கீழ்க் கண்ட முக்கியமான பணிகளைச் செய்திருக்கிறது.

(i) அப்போதைக்கப்போது வெளியிடப்படும் சிறப்பு வெளியீடுகளுடன் கூட வாராந்திரத் தமிழ் நாடு அரசிதழ்.

(ii) சட்டப் பேரவை, மேலவை நடவடிக்கைகள் சட்ட மன்றத்திற்கான இதர பணிகள்.

(iii) விண்ணப்பப் படிவங்கள், தேர்வு நடுவர்களுக்கான கட்டளைகள், அரசுப் பணியாளர் தேர்வாணைக்குழுவின் செய்தி அறிக்கையும் ஏனைய வேலைகளும்.

(iv) அரசுத் துறைகளின் பணியாளர் பட்டியல்கள்.

(v) விதித் தொகுப்புகள், நடைமுறை நூல்கள், திருத்தச் சீட்டுகள் முதலியன.

(vi) இந்தியச் சட்ட அறிக்கைகள்.

(vii) பரிசுச் சீட்டுகள், பால் சீட்டுகள், பங்கீடு அட்டைகள், தனியுரிமை பத்திரச் சான்று புத்தகங்கள், சமூகப் பாது காப்புத் திட்ட விண்ணப்பங்கள், குறிப்புப் புத்தகங்கள், கொடுப்பு ஆணைப் புத்தகங்கள் முதலியன.

(viii) பல்வேறு துறைகளைப் பற்றிய அரசுத் திட்ட ஆணைக்குழு அறிக்கை.

(ix) பொதுக் கணக்கு ஆய்வுக்குழு அறிக்கைகள்.

1975 ஏப்ரல் 7]

(x) மதுரை மேற்கு அபிவிருத்தி பற்றிய அறிக்கை.

(xi) நிர்வாகச் சீர்திருத்தக் குழு அறிக்கைகள்.

(xii) மதிப்பீடுகள் குழு அறிக்கை.

(xiii) உயர்நீதி மன்ற வாசகசாலை புத்தகப்பட்டி.

(xiv) சிறு அளவு தொழில்கள் ஆய்வுரை.

(xv) பொதுப் பணித் துறை கட்டண அட்டவணை விதம்.

(xvi) ஐந்தாண்டுத் திட்ட ஆவணங்கள்.

xvii) எண்ணிக்கையெடுப்பு சம்பந்தமான சிற்றேடுகள்.

(xviii) கோயம்புத்தூர் மாவட்ட ஆய்வுரை.

(xix) புதிய பாசன வரலாற்றுப் பிரிவு.

(xx) காவல்துறை அலுவலக மாநாட்டு மடிப்பேடுகள் (folders).

(xxi) பொங்கல் சுற்றுலா விழா மடிப்பேடுகள்.

(xxii) மாவட்ட ஆட்சியாளரின் மாநாடு மடிப்பேடுகள்.

(xxiii) கணக்குகள் ஒதுக்கீடு அறிக்கை.

(xxiv) நிதிக் கணக்கு அறிக்கை.

(xxv) கொடுப்பு ஆணைப் புத்தகங்கள் முதலியன.

உயர்நீதி மன்றக் கிளை அச்சகம்.

3. உயர்நீதி மன்றத்தில் அமையப் பெற்றுள்ள அரசுக் கிளை அச்சகம், வழக்குப் பட்டியல் பிரிவு, உயர்நீதி மன்றப் பிரிவு என இரு பிரிவுகள் கொண்டது.

வழக்கு பட்டிகள் பிரிவு, உயர்நீதி மன்றத்திற்கு நாள் தோறும் தேவைப்படும் வழக்குப் பட்டியல்களை அச்சடிக்கும் வேலை செய்கிறது.

உயர்நீதி மன்றப் பிரிவு உயர்நீதி மன்றத்திற்குத் தேவையான வேலைகளோடு கூட பணியாளர் பட்டியல், சிற்சில வழக்குகளின் தீர்ப்புகள் அச்சடிப்பதுடன் கூட மைய அரசு அச்சகத்தால் கீழே ஒப்படைக்கப்பட்ட அச்சடிக்கும் பணிகளையும் மேற்கொள்கிறது :—

1. பல்வேறு தலைமைச் செயலகத் துறைகளின் வருடாந்திர, காலாண்டு, மாத அட்டவணைகள்.

2. வணிகவரி துறையைச் சேர்ந்த பணியாளர் பட்டியல்.

3. உயர்நீதி மன்ற வாசகசாலை புத்தகப்பட்டி.

4. மாவட்ட ஆட்சியாளர்கள் நிலையான உத்தரவுகள் முதலியன.

5. காவல் துறைக்கான குற்ற, நிகழ்ச்சித் தாள்கள்.

இந்த அச்சகத்தில் 1975 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் 1 ஆம் நாளிலிருந்து மூன்றுவது முறைமாற்றுப் பணி அறிமுகப் படுத்தப்படும்.

4. சென்னை மையச் சிறையில் உள்ள கிளை அச்சகம்.

குற்றவாளிகளின் நலன், அடிப்படையில் அச்சகக் கலையில் பயிற்சியளிக்கும் வாய்ப்பினை குற்றவாளிகளுக்கு மையச் சிறை அச்சகம் அளித்து வருகிறது. இத்துறையைச் சார்ந்த பணியாளர்கள் குற்றவாளிகளின் தொழில் நுணுக்க வேலைகளை மேற்பார்வையிடுவதிலும், பயிற்சி அளிப்பதிலும் பயன் படுத்தப்படுகிறார்கள். வள்ளலார் நகரில் உள்ள மைய அச்சகத்தினால் ஒப்படைக்கப்படும் வேலைகளோடு வருவாய்த் துறைக்கான தரப்படுத்தப்பட்ட படிவங்கள் அச்சடித்து வழங்குவதில் இவ்வச்சகம் முக்கியமாக ஈடுபட்டுள்ளது.

5. ஆனைக்காரன் எஸ்டேட்டில் அமைந்திருக்கும் கிளை அச்சகம்.

1974 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் 14 ஆம் நாள் சென்னை, சூளையிலுள்ள ஆனைக்கார் எஸ்டேட்டில் கிளை அச்சகம் ஒன்று புதிதாகத் திறக்கப்பட்டிருக்கிறது. இவ்வச்சகமானது 12

1975 ஏப்ரல் 7]

தன்னியக்கமுடைய அச்சடிப்பு இயந்திரங்கள், 5 தனியச்சு வார்ப்புகள், 2 தனியச்சு பலகணிகள், 1 நீள் உருளை அச்சடிப்பு இயந்திரம், 1 தகடுபதி (platen) அச்சடிப்பு இயந்திரம், 3 வெட்டும் இயந்திரங்கள், 1 மடிக்கும் இயந்திரம், 1 கோடு வரைவு இயந்திரம், 4 கம்பி தைக்கும் இயந்திரங்கள் கொண்டதாக இருக்கிறது. இக்கிளை அச்சகத்தில் 350 பதவிகளை நிரப்புவதற்கான வேலை நடைபெற்று வருகிறது. இவ்வச்சகமானது இரு "ஷிப்டுகளில்" செயலாற்றுகிறது. மூன்றுவது "ஷிப்டு" முறைமாற்றுப் பணி செயல்படுத்தப் படுவதாய் இருக்கிறது. தமிழ்நாடு தேர்வு ஆணைக் குழு சம்பந்தமான வேலைகளும், தரப்படுத்தப்பட்ட படிவங்கள், பதிவேடுகள் அச்சடிக்கும் பணியினை இவ்வச்சகத்தின்பால் விடப்பட்டிருக்கிறது. இக்கிளை அச்சகத்தைச் செவ்வனே நடத்துவதற்கான தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்யவும், பொதுப் பணித் துறை வேலைகளை மேம்பாடு காணவும் அரசு, ரூ. 1,04,860 அனுமதித்திருக்கிறது.

6. அரசு கிளை அச்சகம், புதுக்கோட்டை

புதுக்கோட்டையிலுள்ள கிளை அச்சகம் ஏறக்குறைய 210 பணியாளர்கள் கொண்டதாகவும் இருமுறைமாற்றுப் பணிகளிலும் வேலை செய்கிறது. 1974 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் 14 ஆம் நாளில் சென்னை மைய அச்சகத்தில் மூன்றுவது முறைமாற்றுப் பணி செயலுக்கு வந்ததன் தொடர்பாக, எல்லா அச்சகங்களிலும் மிகை நேர வேலை நிறுத்தப்பட்டதற்கு ஒப்ப, இக்கிளை அச்சகத்திலும் இரு முறைமாற்றுப் பணியூடே மிகை நேரப் பணி கைவிடப்பட்டதானது குறிப்பிடற்குரியதாகும்.

ஆய்வுரைக் காலத்தில் இக்கிளை அச்சகம் கீழ்க்கண்ட பணிகளைச் செயலாற்றி இருக்கிறது :—

1. ஆங்கிலம், தமிழ் மொழிகளில் வெளியாகும் 14 மாவட்ட அரசிதழ்கள், அதனுடைய சிறப்பு அரசிதழ்கள்.

2. தஞ்சை, புதுக்கோட்டை மாவட்டங்கள் பற்றிய சென்னை நிலச் சீர்திருத்த அறிக்கைகளோடு தமிழ்நாடு அரசிதழ் VI— ஆவது பாகத்தின் இணைப்புகள்.

[1975 ஏப்ரல் 7

3. இராமநாதபுரம், தஞ்சாவூர் மாவட்டக் காவல் துறையைச் சேர்ந்த குற்றவியல் புலனாய்வு வேலைகள்.

4. இவ்வச்சகத்திற்கு ஒதுக்கப்பட்ட. சென்னை உயர் நீதிமன்றத்தின் சில படிவங்கள்.

5. சென்னை நிதிக்கோவை, பொதுப்பணித் துறை நிதிக் கோவை, பயணப்படி, அறுதிப்படி படிவங்கள் போன்ற தரப் படுத்தப்பட்ட படிவங்கள்.

6. மாவட்ட வன அலுவலர்கள் சம்பந்தப்பட்ட உடன் படிக்கை படிவங்கள் சில.

7. செங்கை மாவட்ட ஆட்சியாளர் அலுவலக அட்ட வணைகள்.

8. எழுதுபொருள் துறைக்கு வேண்டிய அச்சக உற்பத்திகளான "மெட்டாலிக்", நில அளவை, கார்பன் புத்தகங்கள், அரை, கால் பாக ஓரக்கோடுகள், கோடுகள் இல்லாத தாள்கள்.

9. சிறைத் துறை நடைமுறை நூல் (செய்நிலையில் உள்ளது).

பணியாளர்கள் நலங் கருதி ஏற்கெனவே இளைப்பாறுமிடமும், தங்குமிடமும், சைக்கிள் வண்டிகள் நிறுத்துமிடமும் இவ்வச்சகத்தில் அமையப்பெற்றுள்ளன. தொழிலாளர் நலங் கருதி ஒரு பொழுதுபோக்குக் குழாம் ஒன்றும் செயல்பட்டு வருகிறது.

7. அரசு வட்டார அச்சகம், திருச்சிராப்பள்ளி.

திருச்சிராப்பள்ளி அரசு வட்டார அச்சகம், அரியமங்கலம் தொழிற்பேட்டையில் அமையப் பெற்றிருக்கிறது. 140 பணியாளர்களைத் தன்னகத்தே கொண்டு இரு முறைமாற்றுப் பணிகளில் செயல்படுகிறது. இவ்வச்சகம் மிகைநேரப் பணி செய்வதில்லை. முக்கியமாக பொதுப் படிவ தொகுப்பைச் சேர்ந்த தரப்படுத்தப்பட்ட படிவங்களைப் பெரும்பான்மையாக அச்சடிப்பதில் முழுக் கவனம் செலுத்துவதோடு, குற்ற

1975 ஏப்ரல் 7]

நிகழ்ச்சித் தாள்கள் மற்றும் திருச்சிராப்பள்ளி மாவட்ட காவல் துறை, இரயில் காவற் துறைக்கான வேலைகளைச் செய்வதில் இவ்வச்சகம் பணி புரிகிறது.

8. அரசு வட்டார அச்சகம், சேலம்.

சேலம் அரசு வட்டார அச்சகம், 130 பணியாளர்களைக் கொண்டு வாடகைக் கட்டடத்தில் அமையப்பெற்று இரு முறை மாற்றுப் பணிகளில் செயலாற்றுகிறது. மிகை நேரப்பணி இவ்வச்சகத்திலும் நடப்பதில்லை. சேலம், மதுரை வடக்கு, தர்மபுரி மாவட்டங்களுக்கான குற்ற நிகழ்ச்சித்தாள்கள் அச்சடிப்பதோடல்லாமல் சென்னை கருவூல விதிக்கோவை, சென்னை நிதிக் கோவை, நிதிக் கோவைத் தொகுதிகளைச் சேர்ந்த தரப்படுத்தப் பட்ட படிவங்கள், பதிவேடுகளும், மற்றைய சார்புடைய வேலைகளையும் இவ்வச்சகம் கவனிக்கிறது.

9. அரசு வட்டார அச்சகம், விருத்தாசலம்.

எழுபது பணியாளர்கள் சங்கியைக் கொண்டு வாடகைக் கட்டடத்தில் அமையப் பெற்று இரு முறைமாற்றுப் பணிகளில் செயல்படுகிறது. இதுவும் மிகை நேரப் பணி செய்வதில்லை. தென் ஆர்க்காடு, மதுரை, தஞ்சாவூர், செங்கற்பட்டு மாவட்ட குற்ற நிகழ்ச்சித் தாள்கள் இவ்வச்சகத்தில் அச்சடிக்கப் படுகின்றன. ஒப்படை செய்யப்பட்ட வேலைகளோடு கணிசமான வருவாய்ப் படிவங்கள் அச்சடிக்கப்படுகின்றன.

விருத்தாசலத்தில் வட்டார அச்சகத்திற்குத் தகுதியான கட்டடம் கட்டி விரிவுபடுத்தும் திட்டம் அரசு கவனத்தில் இருக்கிறது. அதற்காக 3.65 ஏக்கர் பரப்புள்ள நிலம் கையகப்படுத்தப்பட்டு பொதுப் பணித் துறையிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டிருக்கிறது.

திருச்சிராப்பள்ளி, சேலம் மற்றும் விருத்தாசலத்தில் உள்ள அரசு வட்டார அச்சகங்களில் பணியாளர்கள் வசதியும், நலங்கருதியும் வானொலிப் பெட்டிகள், செய்தித் தாள்கள், காலமுறை இதழ்கள் முதலியன எப்போதும்போல் கொடுக்கப் பெற்றுள்ளன.

[1975 ஏப்ரல் 7

10. அரசு வட்டார அச்சகம், மதுரை.

மதுரையில் ஒரு கிளை அச்சகத்தைத் திறப்பதற்காக அரசு ஒப்பளிப்பு அளித்திருக்கிறது. அச்சகத்திற்கான கட்டடம் கட்டும் பணி முடியும் தறுவாயிலிருக்கிறது. அதன் மின் சம்பந்தமான வேலைக்கு அரசு ஒப்பளிப்பு எதிர்பார்க்கப்படும் நிலையில் உள்ளது. இயந்திரம் தளவாடங்கள் கொள்முதல் திட்டம் அரசின் பரிசீலனையில் இருக்கிறது.

11. தொழிலாளர்களுக்கு வசதிகள்.

(i) தொழிலாளர் நலன்பால் உரிய கவனம் செலுத்தப் பட்டது. மாநகரம் மற்றும் வெளியூர்களில் பணியாற்றும் தொழிலாளர் நலன் விளையாட்டு வசதிகளுக்காக ரூ. 2,762 அளிக்கப்பட்டது. தொழிற் சங்கத் தலைவர் பயிற்சித் திட்டத்தின்கீழ், மூன்றாவது நான்காவது தொழிலாளர் அணிகள் அனுப்பப்பட்டன. சென்னை அரசு அச்சகத்தில் மிகக் குறைந்த அளவு விபத்துக்கள் நடைபெறுவதற்கும் விபத்து வீதத்தில் அதிக சதவீதம் குறைக்கப்பட்டதற்காகவும், மாநிலப் பாதுகாப்புப் பரிசிற்கான இரு சுழல் கேடயங்கள் பெறப்பட்டு சென்னை இரண்டாவது வட்டத் தொழிற்சாலை ஆய்வாளர் வசம் ஒப்படைக்கப்பட்டிருக்கிறது.

மருத்துவ வசதிகள்.

(ii) அச்சகத்தில் அமைந்துள்ள மருந்தகத்தில் நாள்தோறும் சுமார் 175 பேர் சிகிச்சை பெற்று வருகிறார்கள். எழுதுபொருள் கிடங்கிலும், அண்ணா சாலையிலுள்ள கிளை அச்சகத்திலும் தனி மருந்தகங்கள் செயல்பட்டு வருகின்றன. அவசர சந்தர்ப்பத்தில் மருத்துவ உதவிக்காக ஆம்புலன்ஸ் வண்டி கொடுக்கப்பட்டுள்ளது. சிகிச்சை பெற தேவைப்பட்ட தொழிலாளர்கள் அரசு ஸ்டான்லி மருத்துவமனைக்கு அனுப்பப் பட்டு வருகின்றார்கள். அச்சகத்தில் பணிபுரியும் பெண் தொழிலாளர் பணிக் காலத்தில் தங்கள் சேய்களை விட்டு வைக்க வேண்டி குழந்தைக் காப்பக வசதியோடு சேய்களைக் கண்காணித்துக்கொள்ள இரு பெண் பணியாட்களும் அமர்த்தப்பட்டிருக்கிறார்கள். பல ஊட்டச்சத்து மாத்திரைகள்

1975 எப்ரல் 7]

காரியக் கெடுதல்களினின்றும் பாதுகாத்துக்கொள்ள எப்போதும் போல் கொடுபடுவதல்லாமல், மைய, கிளை, வட்டார அச்சகங்களில் தேநீரும் ரொட்டியும் வழங்கப்பட்டு வருகின்றன. பணிக் காலத்தில் இயற்கை எய்திடும் தொழிலாளரைச் சார்ந்தவர்களுக்கு ரூ. 50 அறநிதியிலிருந்து கொடுக்கப்பட்டு வருகிறது. தொழிலாளர் குறைகளை செவிமடுத்து ஆய்ந்து நீக்குவதற்காக மைய அச்சகத்தில் உள்ள தொழிலாளர் நல அலுவலர், உதவி அலுவலர் மாநகரத்தில் செயல்படும் அச்சகக் கிளைகளுக்கு அப்போதைக்கப்போது வருகை தருகிறார்கள்.

(iii) அரசு அச்சகத்தில் அமையப் பெற்றிருக்கும் தமிழ் நாடு அரசு எழுதுபொருள்—அச்சுத் தொழிலாளர்கள் கூட்டுறவுக் கடன் சங்கம் தொழிலாளர் நிதித் தேவையை பூர்த்தி செய்த வண்ணம் இருக்கிறது. அது தன்னுடைய பட்டியலில் 1,877 உறுப்பினர்களையும், 6.75 இலட்சம் ரூபாய் செலுத்தப்பட்ட பங்கு மூலதனமும் கொண்டுள்ளது. ரூ. 95.11 இலட்சம் உறுப்பினர்களுக்குக் கடனைக் கொடுக்கப்பட்டு, ரூ. 86,129 நிகர லாபம் பெறப்பட்டுள்ளது. 1974 ஆம் ஆண்டு சனவரித் திங்கள் 27 ஆம் நாள் இச்சங்கம் தன்னுடைய 50 ஆண்டு பணியை முடித்திருக்கிறது. இச்சங்கம் பயனுள்ள காரியங்களை ஆற்றி படிப்படியாக செவ்வனே முன்னேறி வருகிறது.

(iv) தமிழ்நாடு அரசு எழுதுபொருள்—அச்சகத் தொழிலாளர் கூட்டுறவு பண்டகசாலை எழு ஆண்டு பூர்த்தி செய்து நன்கு செயல்பட்டு வருகிறது. இது தன்னுடைய உறுப்பினர்களுக்கு நியாயமான விலையில் இன்றியமையாப் பொருட்கள் விற்பனை செய்யும் பணியில் ஈடுபட்டு பயன் மிக்க தொண்டாற்றி வருகிறது. கூட்டுறவுத் துணைப் பதிவாளர் ஒருவரின் பணி பெறப்பட்டு செயலராக இவர் பணி புரிந்து வருகிறார். இச்சங்கம் ரூ. 2.26 இலட்சம் பெறுமானத்திற்கு தன்னுடைய விற்பனையை அதிகரித்திருக்கிறது.

(v) தண்டையார்பேட்டை அரசு அச்சகத் தொழிலாளருக்கான குடியிருப்பில் உள்ள உறைவிடங்களில் 300 தொழிலாளர்கள் வாழ்ந்து வருகிறார்கள். இக்குடியிருப்பின் வசதிகளை மேம்படுத்துவதற்கு உரிய கவனம் செலுத்தப் படுவதல்லாமல் தொழில் நல அலுவலர்களும் அடிக்கடி வருகை தருகின்றனர்.

12. பாதுகாப்புக் குழு.—அரசு அச்சகத்தில் தொழிலாளர் பிரதிநிதிகளையும் நிர்வாகச் சார்பான பிரதிநிதிகளையும் கொண்ட ஒரு பாதுகாப்புக் குழு செயல்பட்டு வருகிறது.

13. பரிசுகள்.—1973 ஆம் ஆண்டில் தொழிலாளர் கல்விக்காகச் செய்த சிறப்பு மிகுந்த பணிக்காக கேடயமும், சான்றிதழும் சென்னை அரசு அச்சகத்திற்கு அளிக்கப்பட்டிருக்கின்றன.

14. மேற்பார்வையாளர் பயிற்சி.—அரசு அச்சகத்தில் பணி புரியும் தொழில் நுட்ப அதிகாரிகளும், மேற்பார்வைப் பணியாளர்களும் மேற்பார்வைப் பணியில் நவீன அறிவியல் தொழில் நுட்ப உத்திகளையும் பின்பற்ற மேற்பார்வை வளர்ச்சித் திட்டப் பணி ஒன்றைச் சென்னை உற்பத்திக் குழுவால் செயலாற்ற அரசு ஒப்பளிப்பு கொடுத்திருக்கிறது. கடந்த ஆண்டில் முதல் அணி பயிற்சி பெற்றது. மேலும், அலுவலர்கள், மேற்பார்வையாளர்கள் கொண்ட இரு அணிகள் ஆய்வுரைக் காலத்தில் பயிற்சி பெற்றனர்.

15. பொது.—அச்சகத்தின் 1973-74 ஆம் ஆண்டின் மொத்த உற்பத்தியின் மதிப்பு ரூ. 3,60,06,747. மேற்கண்ட ஆண்டில் அரசு அச்சகம், தனியார் அச்சகங்களில் செய்த வேலைகளின் மொத்த மதிப்பீடு முறையே 98.5, 1.5 சதவீதமாகும். அண்ணா சாலையில் உள்ள விற்பனை நிலையம் ரூ. 4,37,286 பெறுமானமுள்ள விற்பனை செய்திருக்கிறது.

சென்னை உற்பத்திக் குழுவின் ஓர் உறுப்பினராக அரசு அச்சகம் விளங்குகிறது.

எழுதுபொருள் பிரிவு.—தாள்கள், அட்டைகள், எழுது பொருட்கள், தட்டச்சுகள், படி பெருக்கிகள், மாநிலம் முழுவதும் வாங்கி விநியோகிக்கும் மத்திய அமைப்பாகச் செயல்படுகிறது. சென்னை மாநகரத்தில் உள்ள துறைத் தலைவர்கள், தலைமைச் செயலகம் முதலியவற்றில் பணிபுரியும் கடைநிலை ஊழியர்களுக்கு வேண்டிய துணிகளையும் வழங்குகிறது. மாவட்ட ஆட்சியாளர், மாவட்ட நீதிபதிகளின் தனிப் பணியாளர்கள் (டபேதார்கள்) ஏவலாளர்கள் உட்பட மாநகர் மேலும் வெளியூர்களில் உள்ள மருத்துவ மனைகளில் பணி புரியும் குற்றேவலர்களுக்கான துணிகளும், மலைவாழ் இடங்களிலும்,

1975 ஏப்ரல் 7]

குளிர்ச்சியான பகுதிகளிலும் பணி புரியும் கடைநிலைப் பணியாளர்களுக்கும் கதகதப்பான உடை வழங்குகிறது. எல்லா அரசு அலுவலகங்களுக்கும் கட்டணம் இன்றி எழுதுபொருள்கள் வழங்கப்படுகின்றன. ஆனால், அரசு வணிகத் துறையினருக்கும், மைய அரசு அலுவலகங்களுக்கும் அரசுபோலொத்த நிறுவனங்களுக்கும் முன்தொகை பெற்று பொருட்கள் வழங்கப்படுகின்றன. வழங்கு பொருள்-விற்பனைத் துறை தலைமை இயக்குநரிடம் 1973-74-ஆம் ஆண்டில் 10,000 மெட்ரிக் டன் தாள் பெறுவதற்கு தேவைப் பட்டியல் கொடுக்கப்பட்டு 7,779 மெட்ரிக் டன் தாள்கள் மட்டும் அவரால் ஒதுக்கப்பட்டது. அந்த ஒதுக்கீட்டில் 4,250 மெட்ரிக் டன் தாள்கள்தான் ஆய்வுரை காலத்தில் பெற முடிந்தது.

அப்படி கிடைக்கப் பெற்ற இருப்பில், அச்சுப் பிரிவின் மைய மற்றும் கிளை வட்டார அச்சகங்கள் உள்ளிட்டவை 80 சதவீதமும், தேவைப் பட்டியல் அனுப்பிய அலுவலர்கள் 20 சதவீதமும் பகிர்ந்துகொள்ளும்படியாயிற்று.

இதனோடு கூட எழுதுபொருள் பிரிவு, திண்டுக்கல், கோயம்புத்தூர் மக்கள் தொகுதி இடைத் தேர்தலுக்கான தாள்களுடன் எழுதுபொருள்களும் வழங்கிற்று.

இந்த பிரிவின் நடப்பாண்டில் பற்று-வரவு மதிப்பு ரூ. 1,36,92,145 ஆகும்.

16. குறிக்கோளுடன் கூடிய நிர்வாகம்.—அரசைச் சேர்ந்த ஒரு சில துறைகளோடும், எழுதுபொருள்-அச்சுத் துறையில், "குறிக்கோளுடன் கூடிய நிர்வாகம்" என்னும் கொள்கையை ஐதராபாத் இந்திய நிர்வாகப் பணியாளர் கல்லூரியைக் கலந்து கொண்டு செயல்படுத்துமாறு தமிழ் நாடு அரசு ஆணையிட்டுள்ளது. குறிக்கோளுடன் கூடிய நிர்வாகத்திற்காகத் தெரிந்தெடுக்கப்பட்ட அரசுத் துறைகளின் கருத்தரங்கு ஒன்று உதகமண்டலம் "தமிழகத்தில்" நடத்தப்பட்டது. எழுதுபொருள்-அச்சுத் துறையைச் சேர்ந்த உயர்நிலை அதிகாரிகள் இக்கருத்தரங்கில் கலந்து கொண்டனர். பின்னர், இத்துறையைச் சேர்ந்த அரசிதழ்ப் பதிவுள்ள ஏனைய அதிகாரிகளுக்காக, சென்னையில்

மற்றுமொரு கருத்தரங்கு நடத்தப்பட்டது. இத்துறையைச் சேர்ந்த அதிகாரிகள் எல்லாரும் தேவையான பயிற்சியும் "குறிக்கோளுடன் கூடிய நிர்வாக" உத்திகளையும் பெற்றனர்.

நிர்வாகம் சம்பந்தப்பட்ட குறிக்கோள்கள் வகுக்கப்பட்டு, கால அட்டவணையிடப்பட்ட செயல் திட்டங்கள் தயாரிக்கப் பட்டுள்ளன. செயல் முன்னேற்றம், நடவடிக்கைகள் மீது கால முறை ஆய்வுகள் நடத்தப்படுகின்றன. எழுதுபொருள்-அச்சுத் துறை அமைப்பு, திறமையான உற்பத்தியும் திட்டமிட்ட நடைமுறையும் பொறுப்பும் கொண்டதாக இருக்கும் வகையில் மாற்றியமைக்கப்பட்டு வருகிறது.

இத்திட்டத்தை வெற்றிகரமாகச் செயல்படுத்துவதை வைத்து, இத்துறை தமது குறிக்கோள்களை எய்துவதில் திறமையாகச் செயல்படும் என்று நம்பப்படுகிறது.

17. தொழிலாளர்களுக்கு இரவு முறைப் பணிப் படி வழங்குதல்.—இரவு முறைப் பணி வேலைகளில் ஈடுபட்டுள்ள இத்துறைத் தொழில் நுட்பத் தொழிலாளர் அனைவருக்கும் இரவு முறைப் பணி படியாகத் தலைக்கு 75 காசு இதுவரையில் கொடுக்கப்பட்டது. இத்துறையைச் சேர்ந்த தொழில் நுட்பத் தொழிலாளர் எல்லாருக்கும் தலைக்கு அளிக்கப்படுகிற முறைப் பணிப் படி 75 காசு, 1974 டிசம்பர் திங்கள் 26 ஆம் நாளிலிருந்து ரூ. 1.50 ஆக உயர்த்தி அரசு ஆணைகள் பிறப்பித்துள்ளது.

18. அமைப்பு-முறைகள் குழு அறிக்கை.—அரசு நிதித் துறையைச் சேர்ந்த அமைப்பு-முறைகள் குழு, எழுதுபொருள்-அச்சுத் துறையின் மைய அலுவலகத்தை ஆய்வு செய்து, எழுதுபொருள்-அச்சுத் துறையின் மைய அலுவலகம் பணி ஆய்வு அறிக்கை அனுப்பியுள்ளது. இக்குழுவின் அறிக்கை, இத்துறை இயக்குநரைக் கலந்து கொண்டு பரிசீலிக்கப்பட்டு வருகிறது.

How to use the Index.

The Index is arranged alphabetically. The Main Headings are printed from the margin and the sub-headings are indented from the main headings.

Under every Main Heading including various names, entries pertaining to proceedings other than Questions are indicated by printing immediately after the subject matter within brackets, e.g., (M) for Motion, (C.A.) for Calling Attention, (R) for Resolution, (St.) for Statement, etc. An entry without any such indication will mean that it pertains to a question, except in the case of Bills and Financial Business, the entry in which cases will be self-explanatory.

All the Bills are alphabetically arranged under the main heading 'Bill(s)'.

Various bodies like Committees, Councils, Boards, Corporations etc., are consolidated under the said Main Headings, i.e., 'Committee(s)', 'Council(s)', 'Boards', 'Corporation(s)', etc.

Various subjects like Schools, Colleges, Conferences, Ports, temples and similar other broad subjects are shown in alphabetical order under these very Main Headings.

All the Papers laid on the Table of the House are indexed only under the Main Heading "Papers Laid on the Table".

Ruling and Observations from the Chair are indexed under the Main Heading "Chair".

A list of abbreviations used in the Index is given below :—

A.M./Ad Motion.	...	Adjournment Motion.
Ann	...	Announcement.
B.O.H.	...	Business of the House.
C.A.	...	Calling Attention to a matter of urgent Public importance.
C.A. St.	..	Calling Attention Statement.
Consid.	..	Consideration stage of a Bill.

This stage includes—

(i) Motion to refer to Select|Joint Select Committee.

(ii) Amendment to refer to Select| Joint Select Committee.

(iii) Amendment to circulate.

(iv) Motion to consider as reported by Select|Joint Select Committee.

(v) Amendment to recommit to Select|Joint Select Committee, etc.

Consid. Cl.	..	Consideration of clauses of a Bill.
D.E.E.	...	Demands for Excess Expenditure.
Dis. S.D. or D.S.D.	...	Discussion for Short Duration on an urgent matter of administration.
D.S.G.	...	Demands for Supplementary Grants.
G.A.	...	Governor's Address.
G.D.	...	General Discussion.
H.A.H. Dis.\|H.H D.	...	Half-hour Discussion.
Int.	...	Introduction stage of a Bill.
L.A.	...	Legislative Assembly.
L.C.	...	Legislative Council.
M.	...	Motion.
P.M.	...	Privilege Motion.
R\|Res.	...	Resolution.
St	...	Statement.

Index to Tamil Nadu Legislative Assembly Debates

THIRTEENTH SESSION OF THE TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY UNDER THE CONSTITUTION OF INDIA.

4th, 5th and 7th April 1975.

VOLUME LXIX (Nos 1 to 3).

A.

Pages.

ABDUL JABBAR, Thiru V. M.—
Budget, 1975-76, Voting :
Welfare of Scheduled Tribes and Castes, etc. ... 85—90

ADMINISTRATION—
Thiruvalluvar portrait in Government offices ... 455—463

ALAGAMUTHU, Thiru T. P
Question hour, suspension—(Point of order) ... 126

ALAGARSAMY, Thiru S.—
Budget, 1975—76, Voting:
Community Development Projects, etc. ... 336
Welfare of the Scheduled Tribes and Castes, etc. 2

ANANDANAYAKI, Thirumathi, T. N.—
Budget, 1975-76, Voting :
Community Development Projects, etc. .. 418, 435 443—445 446

Pages.

A—*cont.*

ANANDANAYAKI, Thirumathi T. N.—*cont.*
Budget, 1975-76, Voting—*cont.*
Labour including factories, Housing 181, 196 212—216 249
Motor Vehicles Acts—Administration
Road Transport Services
Stationery and Printing
Capital Outlay on Road Transport Services ... 575, 591, 605—606

ANBAZHAGAN, Thiru K.—
Budget, 1975-76, Voting :
Welfare of the Scheduled Tribes and Castes, etc. 12, 13
Closure of operation theatre of Tiruchi H.Q. Hospital (A.M.) (C.A. St.) 321—325, 327—328

ARANGANAYAKAM, Thiru S.—
Budget, 1975-76, Voting :
Community Development Projects, etc. 421

ARANGANNAL, Thiru Rama—
Budget, 1975-76, Voting :
Labour including factories, Housing 216

ARUMUGAM, Thiru C.—
Budget, 1975-76, Voting :
Labour including factories, Housing 154—155

B.

BALASUNDARAM, Thiru V.—
Budget, 1975-76, Voting :
Welfare of Scheduled Tribes and Castes, etc. ... 54—58
House-sites for Harijans, Seethapuram 486—487

PAGES

B—*cont.*

BILL(S)—

Land Reforms (Fixation of Ceiling on Land) Second Amendment Bill, 1975 :
Int. 333

BOMMAN, Thiru K. H.—

Budget, 1975-76, Voting :
Welfare of Scheduled Tribes and Castes, etc. ... 58—63

C

CALLING ATTENTION—

Ceylon repatriates, employment in Gudalore taluk ... 448—491

Closure of operation theatre of Tiruchirappalli Headquarters Hospital 321—325, 327—328

Increased wages to Electricity Board workers ... 330—332 334—335

CASHEW—

Intensive cultivation, Tiruchirappalli 474—475

CHAIR—

Adjournment Motions—

Closure of operation theatre in Tiruchirappalli Headquarters Hospital—

Consent was withheld in the light of the statement made by the Minister 325

Fall in supply of power from Neyveli leading to further lay-off in textile and other industries—

Consent was withheld on the ground that there was no need for adjourning the other business of the House to discuss the subject in the light of the statement made by the Minister ... 319

Allegation—

On a Member making an allegation against Municipal Chairman, the Chair observed that there should be proof for making wild allegations against a person not persent in the House. 425

C—*cont.*

CHAIR—*cont.*

Rulings and Owservations—*cont.*

Calling Attention—

Only one or two questions could be asked by way of clarification and a Member should not make a speech 490, 491

Debate—

Reference to proceedings of other Houses,—

While it was in order to cite the proceedings of other Houses in support of a point and in appreciative terms, it was not in order to criticise or comment on them 15—16

The previous Speaker's rulings were also to the effect that it was not in order either to criticise the statement of, or make any adverse remarks against a Member of any other House 16—1

With reference to points of order raised about the reference to the proceedings of the Legislative Council, the Chair observed that though reference to speeches made in the Upper House was not improper, allegations and accusations against the Members of that House should be avoided ... 14

Expressions used in the House—

On a Member objecting to a Member being referred to as a parrot, the Chair remarked that it was used endearingly 518

Members' Absence—

On a Member drawing the attention of the Chair to the absence of leaders of opposition parties, the Chair observed that while they must be present in the House, they could not be compelled. If they were not interested, the Chair could not do anything 177

Presence of concerned officer in the Officials' Gallery—

During the discussion on the 'Harijan Welfare' Demand, on a point of order raised by a Member about the absence of the Director of Harijan

PAGES

CHAIR—*cont.*

Presence of concerned officers in the officials' Gallery—*cont.*

Welfare in the Officials' Gallery, the Deputy Speaker observed that the concerned Minister was there to reply to the Demand and it was immaterial whether the Head of the Department was present or not. They were not concerned with the presence or absence of the Director 66

Questions and Answers—

Supplementaries should relate to the main question ... 457

Question hour—

On 5th April 1975, a Member rose on a point of order and stated that he had given notice of an adjournment motion, and came a bit late thinking that it would be taken up after question hour. But the question hour was suspended without notice to the members and adjournment motions were taken up as soon as the House met. Thus, his adjournment motion was not taken up. He enquired why a circular was not sent by the Secretary to the members as he had done the previous day. The Deputy Speaker observed that it was not the business or responsibility of the Secretary or the Secretariat. The question hour was suspended as a result of the mutual understanding behind the Speaker's Chair between the Government Whip and the party leaders after a motion to that effect was unanimously passed. Members should punctually attend the House and be present when called; they should not blame the Secretary or the Secretariat when they come late 326

Statements—

Lengthy statements may be circulated to Members two days in advance to enable them to come prepared ... 334

CHEZHIYAN, THIRU KOVAI—

Budget, 1975-76, Voting—

Motor Vehicles Acts—Administration

Budget, 1975-76, Voting—

Stationery and Printing

Capital Outlay on Road Transport Services

498

Welfare of the Scheduled Tribes and Castes, etc. ... 14, 15

PAGES

C—*cont.*

COMMITTEE(S)—

Assurances:

Eighth Report, presentation 1

Estimates—

Report on Labour including factories 1

Public Undertakings—

Report on audit of Electricity Board 491—492

CONFERENCES—

Rehabilitation Commissioners' Conference 484—486

D.

DENNIS, THIRU N.—

Budget, 1975-76, Voting—

Community Development Projects, etc. .. 338—344

Motor Vehicles Acts—Administration

Road Transport Services

Stationery and Printing

Capital Outlay on Road Transport Services .. 496

Tapioca, Package Scheme in Killiyur Panchayat ... 475—479

DHARMALINGAM, THIRU A. P.—

Budget, 1975-76, Voting—

Community Development Projects, etc. .. 361, 415, 439

Land Reforms (Fixation of Ceiling on land) Second Amendment Bills, 1975 333

DHARMALINGAM, THIRU N.—

Budget, 1975-76, Voting—

Welfare of Scheduled Tribes and Castes 63—70

DORAISAMY, THIRU S.—

Budget, 1975-76, Voting—

Labour including factories, Housing 178—186

PAGES

D—*cont.*

DROUGHT—
Central aid, Utilisation report (St.) 26—27

DURAIMURUGAN, THIRU—
Budget 1975-76, Voting :
Labour including Factories, Housing 194—199

DURAIRAJ, THIRU S. M.—
Budget 1975-76, Voting :
Welfare of the Scheduled Tribes and Castes, etc. 2, 3—8

E

EDMUND, THIRU G. R.—
Budget 1975-76, Voting :
Community Development Projects, etc. 404—416, 417, 419 420, 422,—426, 446
Welfare of the Scheduled Tribes and Castes, etc. 9—10 12, 13

ELECTRICITY—
Increased wages to Electricity Board workers (C.A.). 330—332
Power cut, (Statement) 122—125

ETTIAPPAN, THIRU P.—
Budget 1975-76, Voting :
Community Development Projects, etc. 378—381

EXPUNCTIONS—
Budget, 1975-76, Voting :
Community Development Projects, etc. 435, 436, 437,438, 442,443
Questions and Answers 468

F

FARMERS—
Small Farmers' Special Scheme in Coimbatore district. 481—482

FINANCIAL BUSINESS—
Budget, 1975-76, Voting :
Community Development Projects, etc. 335—447

PAGES.

F—*cont.*

FINANCIAL BUSINESS—*cont.*
Budget, 1975-76, Voting—*cont.*
Motor Vehicles Acts—Administration
Road Transport Services
Stationery and Printing 496—608
Capital Outlay on Road Transport Services ...

FOODGRAINS—
Rice, production from tapioca 479—481
Scarcity in Palladam taluk and consequential starvation of mill workers (C.A.) 328—330

G

GANAPATHY, Thiru T.—
Budget, 1975-76, Voting :
Community Development Projects, etc. 392—397

GANESAN, Thiru S.—
Budget, 1975-76, Voting :
Community Development Projects, etc. 354—359

GOPAL, Thiru K. P.—
Budget, 1975-76, Voting :
Community Development Projects, etc. 336

GURUSAMI, Thiru N. V.—
Budget 1975-76, Voting :
Motor Vehicles Acts—Administration
Road Transport Services
Stationery and Printing
Capital Outlay on Road Transport Services ...
566—568

LEGISLATIVE ASSEMBLY
TAMIL NADU
TRUTH ALONE TRIUMPHS

PAGES.

H.

HANDE, Dr. H. V.—

Budget 1975-76, Voting:

Community Development Projects, etc. 437

Motor Vehicles Acts—Administration

Road Transport Services

Stationery and Printing

Capital Outlay on Road Transport Services ... 498—499, 563, 589, 592, 593, 595, 604

Transport Corporations, non-supply of accounts to Members (Point of order) 494—496

HANDLOOM—

Goods, export 472

HARIJAN WELFARE—

House-sites to Harijans, Seethapuram 486—487

HOSPITALS AND DISPENSARIES—

Closure of operation theatre of Tiruchi H.Q. Hospital (C.A.) 321—325, 327—328

HOSTELS—

Harijan students' hostel (Kulithalai), non-supply of egg and milk 487—488

HOUSING—

House sites for Harijans, Seethapuram 486—487

I

INDUSTRIES—

Krishnaveni Textile Mills (Coimbatore) representation 470—471

INFORMATION AND PUBLICITY—

Multi Media Festival, Adiyamankottai 482—483

PAGES

J

JAMES, THIRU J.—

Assurances Committee's Eigth Report, presentation. 1

Budget 1975-76, Voting :

Labour including Factories, Housing 121, 123, 230, 247

Motor Vehicles Acts—Administration
Road Transport Services
Stationery and Printing
Capital Outlay on Road Transport Services ... 497, 499, 525—530, 596

Welfare of the Scheduled Tribes and Castes, etc. .. 2, 32-38

Closure of operation theatre of Tiruchi H.Q. hospital (A.M.) 320—321

University Examination questions *re* Prime Minister's political view (Point of information) 493—494

K

KAMATCHI, Thiru K.—
Budget, 1975-76, Voting :
Welfare of the Scheduled Tribes and Castes, etc. 17

KANDAPPAN, Thiru S.—
Budget, 1975-76, Voting :
Community Development Projects, etc. 352—353, 361, 413

Welfare of Scheduled Tribes and Castes, etc. ... 15

KANDASAMY, Thiru K.—
Budget, 1975-76, Voting :
Labour including Factories, Housing 186—194, 248

PAGES

K.—cont.

KARUNANIDHI, Dr. M.—

Budget 1975-76, Voting—

Community Development Projects, etc. 371, 413—414, 416—417, 418, 419, 420, 421, 422, 426

Motor Vehicles Acts—Administration

Road Transport Services

Stationery and Printing 538—539

Capital Outlay on Road Transport Services ...

Welfare of the Scheduled Tribes and Castes, etc. 21, 22, 23, 24, 25 69, 70, 102, 103, 104 113—119

Burglary at Thiruvanmiur, (Point of information) ... 493

Death due to accident at a public meeting in North Arcot district, assistance to family from Chief Minister's Fund (Point of information) 492—493

Drought relief aid, utilisation report (St.) 26—27

University Examination questions *re* Prime Minister's political view (Point of information) 493—494

KARUNANIDHI, Thiru Thazhai M.—

Budget, 1975-76, Voting :

Welfare of the Scheduled Tribes and Castes, etc. 8—9, 11—12 10 16, 18, 19—20

PAGES

K—*cant.*

KASIRAMAN, Thiru N.—
Budget, 1975-76, Voting—
Motor Vehicles Acts—Administration
Road Transport Services
Stationery and Printing
Capital Outlay on Road Transport Services ... 542—549, 591—592

KITTAPPA, Thiru N.—
Budget, 1975-76, Voting—
Motor Vehicles Acts—Administration
Road Transport Services
Stationery and Printing
Capital Outlay on Road Transport Services ... 520—524

Periyar's Erode House, memorial 463

Periyar's statue, installation 463—470

Small Farmers Special Scheme in Coimbatore district 481—482

KRISHNAMOORTHI, Thiru V. (Nellikuppam) –
Budget, 1975-76, Voting—
Community Development Projects, etc 365—373

KUMARASAMI, Thiru K. N.—
Budget 1975-76, Voting—
Labour including Factories, Housing 170—177
Motor Vehicles Acts—Administration
Road Transport Services
Stationery and Printing
Capital Outlay on Road Transport Services ... 497

Ceylon repatriates, employment in Gudalore taluk (C.A.) 488—491

Foodgrains scarcity in Palladam taluk and consequential starvation of mill workers (C.A.) 328, 329

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
TRUTH ALONE TRIUMPHS

PAGES

L.

LOANS—
Madhavaram Milk Project 484

M

MADHAVAN, THIRU S.—
Budget, 1975-76, Voting—
Labour including Factories, Housing 181, 182
Foodgrains scarcity in Palladam taluk and consequential starvation of mill workers (C.A. St.) 329—330

MARIMUTHU, THIRU A. R.—
Budget, 1975-76, Voting—
Community Development Projects, etc. ... 348—352, 353—354

MARUDACHALAM, Thiru N.—
Budget, 1975-76, Voting—
Community Development Projects, etc. 389—392
Foodgrains scarcity in Palladam taluk and consequential starvation of mill workers (C.A.) ... 328—329, 330

MEMORIALS—
Periyar's Erode House, memorial 463
Periyar's statue, installation 463—470

MILK—
Madhavaram Milk Project, loans 484
Supply in Polythene bags 483—484

MOHAMED KOTHER MOHIDEEN, THIRU S.—
Budget, 1975-76, Voting—
Motor Vehicles Acts—Administration
Road Transport Services
Stationery and Printing
Capital Outlay on Road Transport Services ... 552—555

MOTION(S)—
Adjournment Motion—
Closure of operation theatre of Tiruchirappalli headquarters hospital 319—325, 327—328

Fail in power supply from Neyveli and consequent lay-off in industries 312—319

PAGES

M—*cont.*

MOTION(S)—*cont.*

Leave of absence to Thiru O. N. Sundaram, M.L.A. 333

Question hour, suspension 1, 311

MUNUSAMI, THIRU R. R.—

Budget, 1975-76, Voting—

Community Development Projects, etc. 344—348

MUTHIAH, THIRU M.—

Budget, 1975-76, Voting—

Welfare of the Scheduled Tribes and Castes, etc. 70—74

MUTHUVEL, THIRU N.—

Budget, 1975-76, Voting:

Motor Vehicles Acts—Administration

Road Transport Services

Stationery and Printing

Capital Outlay on Road Transport Services ... 539—542

Welfare of the Scheduled Tribes and Castes, etc. 51—54

N

NALLASAMY, THIRU S.—

Budget, 1975-76, Voting—

Labour including Factories
Housing 161

NARAYANASWAMY, THIRU MANNAI P.—

Budget, 1975-76, Voting—

Community Development Projects, etc. 335, 337—338 425, 426—436, 437

PAGES

NARAYANASWAMY, THIRU M. V.—

Budget, 1975-76, Voting:

Community Development Projects, etc. 335, 337—338 4000—404

Labour including Factories, Housing 144—150 151, 152

NEDUNCHEZHIYAN, DR. V. R.—

Question hour, suspension (M) 311

O

OBITUARY REFERENCE—

Appu, Thiru A. 455

P

PALANIAPPAN, DR. S. M.—

Budget, 1975-76, Voting:

Labour including Factories, Housing 209—212

PALANISAMY, THIRU N. K.—

Handloom goods, export 472

Milk, supply in Polythene bags 483—484

Rehabilitation Commissioners' Conference 484—486

Yarn and cloth, accumulation 472—474

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
TRUTH ALONE TRIUMPHS

PAGES

P—*cont.*

PALANISAMY, PULAVAR C.—
Budget, 1975-76, Voting:
Motor Vehicles Acts—Administration
Road Transport Services
Stationery and Printing
Capital Outlay on Road Transport Services ... 556—560, 572

PANDURANGAM, THIRU C.—
Budget, 1975-76, Voting:
Welfare of Scheduled Tribes and Castes, etc. ... 27—32

PAPERS LAID ON THE TABLE—
Assurances Committee, eighth report 251
Commercial Taxes and Religious Endowments, notification 250
Community Development and Panchayats Development, 1975-76, policy note 448
Community Development Demand, 1975-76, Financial Supplement 448
Co-operative Land Development Bank Act, 1934, notification 609
Companies Act, 1956, review 447
Electricity Board, Public Undertakings Committee's report 610
Estates (Abolition and Conversion into Ryotwari) Act, 1948, notification 250
General Sales Tax Act, 1959, notification 447
Labour Demand, Minister's speech 251
Labour including Factories, Estimate Committee's report 251
Labour, review 251

PAGES

P—*cont.*

PAPERS LAID ON THE TABLE—*cont.*

Motor Vehicles Acts—Administration, 1975-76, policy note 609
Nationalised Transport, review 609
Prohibition Act, 1937, notifications 447
Road Transport, review 609
Road Transport Services, policy note 609
Transport Department, performance budget 609

PERIASAMY, THIRU K.—

Budget, 1975-76, Voting:
Motor Vehicles Acts—Administration
Road Transport Services
Stationery and Printing
Capital Outlay on Road Transport Services ... 549—552

PONNAPPA NADAR, THIRU R.—

Budget, 1975-76, Voting:
Labour including factories, Housing 121
Motor Vehicles Acts—Administration
Road Transport Services
Stationery and Printing
Capital Outlay on Road Transport Services ... 499, 568—572, 573—574
Welfare of the Scheduled Tribes and Castes, etc. 16
Leave of absence to Thiru O. N. Sundaram, M.L.A. (M) 333

PONNUMALAI, THIRU T.—

Budget, 1975-76, Voting:
Welfare of the Scheduled Tribes and Castes, etc. 13, 14

PAGES

R

RAJA, THIRU A. M.—

Budget, 1975-76, Voting:

Motor Vehicles Acts—Administration

Road Transport Services

Stationery and Printing

Capital Outlay on Road Transport Services ... 560—563, 564—565

RAJAGOPAL, THIRU V.—

Budget, 1975-76, Voting :

Welfare of the Scheduled Tribes and Castes, etc. 82—85

RAJAH PILLAI, THIRU V. K.—

Budget, 1975-76, Voting :

Motor Vehicles Acts—Administration

Road Transport Services

Stationery and Printing

Capital Outlay on Road Transport Services ... 509—517, 518—520

Rice, production from tapioca 479—481

RAJANGAM, THIRU N.—

Budget, 1975-76, Voting :

Welfare of the Scheduled Tribes and Castes, etc. 2, 99—101, 102, 104—113

Ceylon repatriates, employment in Gudalore taluk (C.A. St.) 488—491

PAGES

R—*cont.*

RAJARAM, THIRU K.—
Budget, 1975-76, Voting—
Labour including Factories Housing **120—122, 151, 153—154, 207—208** 230—250

RAMACHANDRAN, THIRU S.—
Budget, 1975-76, Voting—
Community Development Projects, etc. **415**
Motor Vehicles Acts—Administration
Road Transport Services
Stationery and Printing
Capital Outlay on Road Transport Services ... 496, 497, 498, 499—509, 527, 535, 536—537, 582, 585—591, 592, 593, 594, 595—596, 597—605, 606, 607.
Transport Corporations, non-supply of accounts to Members (Point of order) 494—496

RAMAN, THIRU M.—
Budget, 1975-76, Voting—
Welfare of the Scheduled Tribes and Castes, etc. 75—78

RATHINASABAPATHY, THIRU M.—
Budget, 1975-76, Voting—
Community Development Projects, etc. 385—389
Labour including Factories, Housing **177**

PAGES

S

SADIQ PASHA, THIRU S. J.—
Fall in power supply from Neyveli and consequent lay-off in industries (A.M.) 314—319
Increased wages to Electricity Board workers (C.A. St.) 331, 332, 334
Power cut (St.) 122—125

SATHIAVANIMUTHU, THIRUMATHI—
Budget, 1975-76, Voting—
Welfare of the Scheduled Castes and Tribes, etc. 91—99, 101, 102, 103

SEENIVASAN, THIRU P.—
Budget, 1975-76, Voting—
Community Development Projects, etc. 417—418, 421, 428, 436, 437, 440.
Labour including Factories, Housing 150—164, 179, 185, 247.

SHANMUGAM, THIRU P. U.—
Budget, 1975-76, Voting—
Community Development Projects, etc. 415
Question hour, suspension (M) 1

SIVAPRAKASAM, THIRU D. S. A.—
Budget, 1975-76, Voting—
Community Development Projects, etc. ... 382—385
Thiruvalluvar portrait in Government offices ... 455—463

SOMASUNDARAM, THIRU N.—
Budget, 1975-76, Voting—
Welfare of the Scheduled Tribes and Castes, etc. 38—46

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
TRUTH ALONE TRIUMPHS

PAGES

S—*cont.*

SOUNDARAPANDIAN, THIRU P.—

Budget, 1975-76, Voting—

Community Development Projects. etc. 336, 440

Motor Vehicles Acts—Administration

Road Transport Services

Stationery and Printing

Capital Outlay on Road Transport Services ... 496

Cashew, intensive cultivation in Tiruchirappalli ... 474—475

Closure of operation theatre of Tiruchirappalli Head Quarters Hospital (C.A.) 321, 327

Harijan students' hostel (Kulithalai), non-supply of egg and milk 487—488

Krishnaveni Textile Mills (Coimbatore), representation 470—471

Tapioca cultivation, Coimbatore district 475

SUBBIAH, THIRU A. K.—

Budget, 1975-76, Voting—

Community Development Projects, etc. ... 373—378

Welfare of the Scheduled Tribes and Castes, etc 78—82

SUBRAMANIAM, THIRU A.—

Budget, 1975-76, Voting—

Labour including Factories, Housing 120—121, 181, 204, 205, 245, 246

Welfare of the Scheduled Tribes and Castes, etc. 3, 11

Power cut (St.) 124—125

Question hour, suspension (Point of order) ... 325—326

PAGES

S—*cont.*

SUNDARA BHARATHI, THIRU SOWDI S.—
Budget, 1975-76, Voting—
Community Development Projects, etc. 397—398
Motor Vehicles Acts—Administration
Road Transport Services
Stationery and Printing
Capital Outlay on Road Transport Services ... 534—536, 537—538, 539.
Public Undertakings Committee, Report on Audit of Electricity Board 491—492

SUPPU, THIRU K.—
Budget, 1975-76, Voting—
Labour including Factories, Housing ... 216—223

SURENDRAN, THIRU M.—
Budget, 1975-76, Voting—
Community Development Projects, etc. ... 336
Motor Vehicles Acts—Administration
Road Transport Services
Stationery and Printing
Capital Outlay on Road Transport Services ... 497
Welfare of the Scheduled Tribes and Castes, etc. 46—51

SURULIVEL, THIRU M.—
Budget, 1975-76, Voting—
Motor Vehicles Acts—Administration
Road Transport Services
Stationery and Printing
Capital Outlay on Road Transport Services ... 530—534

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
TRUTH ALONE TRIUMPHS

PAGES

T

TANGAMANI, THIRU K. T K.—

Budget, 1975-76, Voting:

Community Development Projects, etc. — — 433, ,439

Labour including Factories, Housing 125—144 247

Motor Vehicles Acts—Administration

Road Transport Services

Stationery and Printing

Capital Outlay on Road Transport Services ... 497, 498, 575, 585

Welfare of Scheduled Tribes and Castes, etc. ... 14, 15, 16, 18, 102—109 110

Burglary at Thiruvanmiyur (Point of information). 493

Fall in power supply from Neyveli and consequent lay-off in industries (A.M.) 312—314, 318.

TAPIOCA—

Cultivation, Coimbatore district 475

Package scheme in Killiyur Panchayat 475—479

THIRUVENGADAM, THIRU THOPPUR—

Budget, 1975-76, Voting:

Labour including Factories, Housing 165—170

Estimates Committee, Report on Labour including Factories 1

PAGES

V

VADIVEL, THIRU S.—

Budget, 1975-76, Voting:

Welfare of the Scheduled Tribes and Castes, etc. 20—26, 39, 41—42,

VEERASAMI, THIRU N.—

Budget, 1975-76, Voting:

Labour including Factories, Housing 159

Welfare of the Scheduled Tribes and Castes, etc. 17

Death due to accident at a public meeting in North Arcot district, assistance to family from C.M's Fund (Point of information) 492—493

Increased wages to Electricity Board workers (C.A.) 330—332, 334, 335

VENCATACHELLUM, THIRUMATHI JOTHI—

Budget, 1975-76, Voting:

Community Development Projects, etc. ... 399—400

VENKATASWAMY, THIRU B.—

Multi-Media Festival, Adiyamankottai ... 482—483

W

WAHAB, THIRU K. A.—

Budget, 1975-76, Voting—

Community Development Projects, etc. ... 336, **359—365**

LEGISLATIVE ASSEMBLY
TRUTH ALONE TRIUMPHS

PAGES

W—*cont.*

WAHAB, THIRU K. A.—*cont.*

Budget, 1975-76, Voting:—*cont.*

Labour including Factories, Housing 199—209

Madhavaram Milk Project, loans 484

Y

YARN—

Yarn and Cloth, accumulation 472—474

LIST OF AGENTS FOR THE SALE OF TAMIL NADU GOVERNMENT PUBLICATIONS.

Messrs. Account Test Institute, Egmore, Madras-8.
The City Book Co., Mylapore, Madras-4.
Messrs. Higginbothams (Private) Limited, Madras-2.
Messrs. New Centuary Book House (Private) Limited, Madras-2.
Messrs. P. Varadachari & Co., Madras-1.
Messrs. C. Subbiah Chetty & Sons, Madras-5.
Sri S. S. Srinivasaraghavan, Royapettah, Madras-14.
The Educational Agencies, Book-sellers, Madras-1.
The Universal Book House, Moore Market, Madras-1.
Messrs. C. Sitaraman & Co., Madras-14.
Messrs. Mohan Pathipagam and Book Depot, Madras-5.
Kalaivani Book Centre, No. 1, Ponniamman Koil Street, Egmore, Madras-8.

TAMIL NADU LEGISLATURE
1 - SEP 1976
MADRAS

IN MUFASSAL OF TAMIL NADU.

Sri E. M. Gopalakrishna Kone, Madurai, Madurai district.
Sri A. Venkatasubban, Vellore, North Arcot district.
Messrs. Bharatha Matha Book Depot, Thanjavur, Thanjavur district.
Messrs. P. V. Nathan & Co., Kumbakonam, Thanjavur district.
Messrs. Appar Book Stall, Thanjavur.
Messrs. P. N. Swaminathasivam & Co., Pudukkottai, Tiruchirappalli district.
Messrs. S. Krishnaswami & Co., Tiruchirappalli district.
Messrs., Palaniappa Brothers, Tiruchirappalli district.
Sri S. R. Subramania Pillai, Tirunelveli, Tirunelveli district.
Messrs. Nellai Puthaga Nilayam, Book-sellers, 19, Thana Muna Buildings, Tirunelveli Junction.
Sri B. Aruldoss, Villupuram Town, South Arcot district.
Sri V. B. Ganesan, Villupuram, South Arcot district.
Messrs. Vasantham Stores, Book-sellers, Cross Cut Road, Coimbatore.
Messrs. Mercury Book Company, 223, Raja Street, Coimbatore.
Sri S. M. Jagannathan, Book-sellers and Publishers, Nagercoil, Kanyakumari.
Messrs. A. K. Chandriah Chettiar and Sons, Salem-1.
Messrs. Meenakshi Pathippagam, Pudukkottai.
Messrs. K. V. Narayana Iyer and Sons, Dindigul, Madurai district.
Messrs. Balaji Book House, Vellore, North Arcot district.
Messrs. Jayakumari Stores, Nagercoil, Kanyakumari district.
Messrs. Baby Stores Book-sellers, Villupuram, South Arcot district.
Messrs. Dinamani Stores, Coimbatore-18.
Messrs. Bharathi Puthaga Nilayam, Publishers and Book-sellers, 1-B Town Hall Road, Madurai-1.

IN OTHER STATES.

Messrs. Jain Book Agencies, New Delhi-1.
Messrs. International Book House, Trivandrum.
Messrs. Firma K. L. Mukhopadhyay, Calcutta-12.
Messrs. Book Links Corporation, Narayanaguda, Hyderabad-29.
Messrs. The Book Syndicate, Hyderabad-1.
Messrs. Labour Law Publications, Hyderabad.

PUBLISHED UNDER RULES 234 AND 237 OF THE TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY RULES AND PRINTED BY THE DIRECTOR OF STATIONERY AND PRINTING, MADRAS.

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை
TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

திருப்பதாகச் சொல்கிறார்கள். மோட்டார் டிரான்ஸ்போர்ட் சம்பந்தமாக பக்கத்தில் கேரளாவில் சட்டம் கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள். நீங்கள் ஏன் சட்டம் கொண்டுவரவில்லை? அது வந்தால்,

There is a question of revision of wages.

எங்கள் மோட்டார் தொழிலாளர்களுக்கு அந்தச் சட்டத்தின் பலன் கிடைக்கவில்லை. ஐந்து ஆண்டுகளுக்குப் பிறகு சம்பள ரிவிஷனும் கிடைக்கவில்லை என்று தெளிவாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். வேஜ் போர்ட் அவார்ட் வந்தால் அதை அமல் நடத்த ஏற்பாடு செய்யவேண்டும். மதுரை சிபார்சு.

லேபர் ஆபீசர்களுக்கு அதிக பவர் கொடுக்கவேண்டும். முதலாளிகளைக் கூப்பிட்டால் வரமாட்டேன் என்று சொல்கிறார்கள். இரண்டு தடவை கூப்பிட்ட பிறகு எந்த முதலாளியாவது வரவில்லை என்றால் இறுதியாக ரிப்போர்ட் அனுப்பவேண்டும் என்று டைரக்ஷன் கொடுங்கள். இப்போது லேபர் ஆபீசர்களுக்கு பவர் கிடையாது. முதலாளிகள் மிரட்டுகிறார்கள். போனிலேயே வர மாட்டேன் என்று சொல்லுகிறார்கள்.

இராஜபாளையத்தில் இருந்து தொழிலாளர்கள் வருகிறார்கள். இங்கு மில் முதலாளி வரவில்லை என்றால் அவர்கள் திரும்பி போகிறார்கள். எஸ்டிமேட்ஸ் கமிட்டி சிபார்சில் எக்ஸ்பார்ட்டியாக அனுப்பலாம் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதைச் செய்யவேண்டும்.

ஹோட்டல் சம்பந்தமாக அது நீண்ட நாளையப் (long standing) பிரச்னை. லேபர் டிப்பார்ட்மெண்டில் உள்ளவர்களுக்கு அந்தப் பிரச்சனைகள் தெரியும். இன்ஸ்பெக்டர்களைப் போடுகிறார்கள். பிரயோஜனமில்லை. சாதாரணமாக ஒரு இன்ஸ்பெக்டருக்கு ஒரு இன்ஸ்பெக்டர் போடவேண்டும். ஒரு குறிப்பிட்ட ஊரிலாவது, மதுரையில் ஒரு இன்ஸ்பெக்டருக்கு ஒரு வி.ஐ.பி. போடுங்கள். அவர் காலையில் என்ன செய்கிறார்? வந்து விட்டுத் திரும்பி விடுகிறார். சில குறிப்பிட்ட ஹோட்டல்களில் கோளாறுகள் நடக்கின்றன. நான் தனிப்பட்ட அதிகாரிகளைக் குறை சொல்லவில்லை. ஷாப்ஸ் அன்ட் எஸ்ட்டாபிளிஷ்மென்ட் ஆக்ட் இன்ஸ்பெக்டர் பேரிலும் இம்மாதிரி குறைகள் இருக்கின்றன. சில நியாயமாக இருக்கலாம், சில நியாயம் இல்லாமலிருக்கலாம். இதை டோன் அப் செய்யவேண்டியது மிக மிக அவசியம். ஹோட்டல் தொழிலாளர்கள் சம்பந்தமாக திருத்தச் சட்டம் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிறது. ஹோட்டல் பெயரை மாற்றுவது அல்லது ஆறு மாதங்கள் கழித்து அவர்களை வெளியே போகச் செய்வது என்றில்லாமல் இருக்கவேண்டும். ஹோட்டல் தொழிலாளர்களைக் குறைந்தபட்ச சம்பள பட்டியலில் சேர்த்து விட்டதாக நினைக்கிறேன். ஹோட்டல் தொழிலாளர்களுக்குக் குறைந்தபட்ச சம்பளம் இவ்வளவு என்று நிச்சயிப்பது அவசியம்.

அடுத்தபடியாக, ப்ளான்டேஷன்ஸ். எல்லா ப்ளான்டேஷன்ஸ்க்கும் போக வில்லை. சர்க்காருக்கு உட்பட்ட ப்ளான்டேஷன் சின்கோனா. அதன் நிலைமை இன்று பரிதாபகரமாக இருக்கிறது. கொஞ்சம் கொஞ்சம் சம்பள உயர்வு இப்போது ஏற்பட்டாலும் அது போதாது என்றுதான் இருக்கிறது. மற்ற ப்ளான்டேஷன்களில் உள்ள வாய்ப்பு வசதிகள் இங்கும் கொடுக்கப்படவேண்டும்.

அடுத்தபடியாக, பவர் சம்பந்தமாகச் சொன்னார்கள். காலையில் பத்திரிகையில் பார்த்தேன். பெரிய பாய்லராக ஆக்கினால் டர்பைன் வைத்து அதில் மின்சாரம் கிடைக்கும் என்றிருக்கிறது.

That can be examined.

சர்க்கரை ஆலைகளை சர்க்கார் தேசியவுடைமையாக்கப் போகிறது என்று அறிவிக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆரூரான், மகாலிங்கம், கருமுத்து க்ரூப், கொத்தாரி, பாரி அன்ட் கோ இவைகளை எல்லாம் எடுப்போம் என்று முடிவு செய்திருக்கிறோம். அப்படி எடுக்கும்போது இப்போது உள்ள பாய்லரை ஹெவி பாயிலராக்கினால் மின்சாரம் எடுக்கலாம் என்றிருக்கிறது.

I am not a technician; that can be examined.

திரு. வி. கிருஷ்ணமூர்த்தி (நெல்லிக்குப்பம்): சர்க்கரை ஆலைகளை தேசியமாக்கப்போகிறோம் என்று சொல்கிறார்கள். நீங்கள் ஆக்கப்போகிறீர்களா?

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி: நான் அதிகாரத்தில் இருந்தால் அல்லது நான் சொல்வதை அதிகாரத்தில் இருப்பவர்கள் கேட்பதாகயிருந்தால் கண்டிப்பாக ஆக்கிவிடுவேன். அதில் சந்தேகம் இல்லை.

தொழிலாளர்களைப் பாதுகாக்க வேண்டிய பொறுப்பு அரசாங்கத்திற்கு இருக்கிறது. சர்க்கரை ஆலைகளை தேசியமயமாக்கும்போது பாய்லர்களை பெரிதாக்கினால் மின்சாரம் எடுக்கமுடியும் என்று ஆலோசனை வந்திருக்கிறது. அதையும்கூட பரிசிலனை செய்யவேண்டும். தொழிலாளர்களுக்குக்கூட உற்சாகம் கொடுக்கக் கூடியதாக இருக்கும் அது.

பின், சப் இன்ஸ்பெக்டர் ஆப் பாக்டரீஸ் என்று தனியாகப் போட்டு தனி இலாகா என்றளவில் இருக்கிறது. இந்த எஸ்டிமேட்ஸ் கமிட்டி ரிப்போர்ட்டில் பதில் வந்திருக்கிறது. அது நல்லதாக இருக்கும்.

திருச்செங்கோட்டில் புல்லிக்காரா மில்ஸில் பாக்டரி ஆக்டை அமல் படுத்த வேண்டும். அங்கு நைட் ஷிப்ட் பூராவும் பெண்கள். அதை நடத்தும் முதலாளி யாருக்கும் பயப்படாதவர்; மத்திய சர்க்காரையும் விரட்டுவார். மாநில